PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

34

BŁĘKITNE SKRZYDŁA 1988

TARCZA WARSZAWY
WYNALAZKI Z ITWL

SAMOLOTY Z POLSKI
RADOŚĆ LATANIA

Barwa: Jak-1M, Jak-7W, JT-2M3, MiG-23UB, MiG-23MF, Su-22

● (1917) ● 1988-08-21 CENA 70 zł

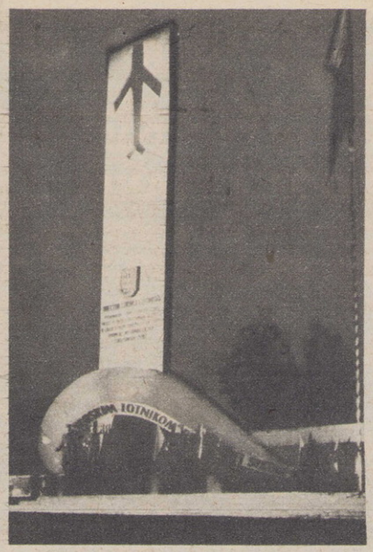
SKRZYDLATA POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1988

Samoloty Su-22 polskiego lotnictwa wojskowego w locie grupowym.

Zdjęcie: LESZEK WRÓBLEWSKI

SERDECZNIE WITAMY WYCHOWANKÓW SZKOŁY ORLĄT



Z okazji 60. rocznicy pierwszej promocji oficerskiej w dęblińskiej Szkole Orląt odbędzie się w dniach 19—23 sierpnia wielopokoleniowe spotkanie polskich lotników wojskowych.

Utworzona w 1925 w Grudziądzu Oficerska Szkoła Lotnictwa w 1927 została przeniesiona do Dęblina. 15 sierpnia 1928 odbyła się pierwsza promocja oficerska. W 1929 dokonano reorganizacji szkolnictwa lotniczego. Dotychczasową OSL przekształcono w Szkołę Podchorążych Lotnictwa, którą włączono w skład powstałego w Dęblinie Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa nr 1. Centrum dęblińskie było jedną z największych szkół lotniczych w Europie. Położyło ogromne zasługi dla polskiego lotnictwa, które uzyskało nowoczesną kadrę oficerską, dobrze wyszkoloną i wszechstronnie wykształconą.

W latach 1928—1939 szkołę w Dęblinie ukończyły 973 osoby: 707 obserwatorów i 266 pilotów. W latach 1929—1934 ponad 50% obserwatorów przeszkoliło się na pilotów. Ostatnia promocja przed wojną odbyła się 15 czerwca 1939. Zdecydowaną większość pilotów walczących w Wojnie Obronnej Polski 1939 stanowili wychowankowie szkoły dęblińskiej.

W kwietniu 1945 utworzono w Dęblinie Wojskową Szkołę Pilotów (WSP), a pierwsza powojenna promocja odbyła się już 21 czerwca 1945. W maju 1946 WSP została przemianowana na Oficerską Szkołę Lotniczą. 1 stycznia 1968 nastąpiła zmiana nazwy i statusu szkoły na Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą. Od tego czasu studia trwają 4 lata, szkoła stała się uczelnią techniczno-wojskową, nadającą absolwentom stopień podporucznika pilota lub nawigatora III klasy i dyplom inżyniera-dowódcy, kształci również oficerów politycznych. Obecnie komendantem WOSL jest płk dypl. pil. lotnik kosmonauta PRL Mirosław Hermaszewski.

Na spotkanie do Dęblina przybędzie kilkuset wychowanków tej szkoły z kraju i zagranicy — zasłużonych lotników z okresu przedwojennego, bohaterów II wojny światowej oraz wyróżniających się w czasie pokoju. Będzie na tym wielopokoleniowym spotkaniu także płk w st. spocz. pil. **Jan Hryniewicz**, oficer pierwszej promocji — 1928.

Uroczystościom jubileuszowym patronuje Komitet Honorowy w składzie: przewodniczący — płk w st. spocz. pil. **Stanisław Skalski**, członkowie — gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc**, gen. bryg. pil. **Michał Polech**, gen. bryg. pil. **Jerzy Zych**, płk mgr **Kazimierz Szeląg**, płk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**, płk pil. dr **Zenon Matysiak**, płk w st. spocz. pil. **Wacław Król**, płk w st. spocz. pil. **Witold Łokuciewski**, płk w st. spocz. **Kazimierz Wierzbicki**, płk w st. spocz. pil. **Mieczysław Podgórski**, mgr **Andrzej Szpringer**, mgr inż. **Stanisław Sochaj**, mgr **Henryk Wiejak**, mgr **Ryszard Pańczak**.

Z okazji spotkania wychowanków dęblińskiej Szkoły Orląt, organizowanego po raz pierwszy na tak wielką skalę wybity zostanie medal pamiątkowy i odznaka pamiątkowa. Uczestnicy spotkania obejrzą m.in. pokazy sprzętu lotniczego w powietrzu i na ziemi: Po-2, TS-11 Iskra, Lim-5, MiG-21 i Su-22. Odbędzie się seminarium popularnonaukowe i przede wszystkim spotkania towarzyskie lotników.

Serdecznie witamy wszystkich wychowanków dęblińskiej Szkoły Orląt.

Z okazji 60 rocznicy pierwszej promocji oficerskiej w dęblińskiej Szkole Orląt wydano okolicznościową odznakę. Jest ona wykonana z białego metalu techniką tłoczenia, lakierowana, o wymiarach 36 x 45 mm. Jej rysunek przedstawia cztery miniatury odznak stosowanych w sześćdziesięcioleciu: Szkoły Podchorążych Lotnictwa (w okresie II Rzeczypospolitej, na górze), Oficerskiej Szkoły Lotnictwa (1947—1951), Oficerskiej Szkoły Lotniczej (1952—1971, z lewej) i Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej (od 1972, po prawej) — umieszczone w wieńcu laurowym. Na wstędze daty: 1928—1988. Mocowanie na nakrętkę. Kolory: jasnoniebieski, ceglasty, karminowy, biały i srebrny. Projekt: Wiesław Kompf i Józef Zieliński. Wykonawca: Barbara Raniszewska. Nakład: 500 egz. Rys. Marek Bierka

Kolejny sukces naszych pilotów

WACŁAW NYCZ I ZESPÓŁ POLSKI SAMOLOTOWYMI MISTRZAMI EUROPY W LATANIU PRECYZYJNYM

Bezapelacyjnym sukcesem polskich pilotów zakończyły się IV Samolotowe Mistrzostwa Europy w Lataniu Precyzyjnym [Northampton, Wielka Brytania 3—6 sierpnia br.]. Mistrzem Europy — po raz pierwszy — został **Wacław Nycz**, dwukrotny mistrz świata, instruktor lotniczy Aeroklubu Rzeszowskiego. Wicemistrzostwo Europy zdobył **Włodzimierz Skalik**, wicemistrz świata, instruktor lotniczy Aeroklubu Częstochowskiego. Brązowy medal wywalczył **Krzysztof Lenartowicz** z Aeroklubu Krakowskiego, dwukrotny mistrz Europy i dwukrotny mistrz świata (w lataniu precyzyjnym i rajdowym), kapitan pilot Tu-154M Polskich Linii Lotniczych LOT.

Również czwarte miejsce zajął nasz reprezentant, **Wacław Wieczorek**, instruktor lotniczy Aeroklubu Krakowskiego. Piąty z naszych reprezentantów, obrońca tytułu mistrza Europy **Janusz Darocha** z Aeroklubu Częstochowskiego tym razem nie miał szczęścia. Pomylił się w jednej z prób przygotowania nawigacyjnego planu lotu, za co otrzymał 350 pkt. karnych i w rezultacie sklasyfikowany został na 11. miejscu.

Zespołowo wygrała reprezentacja Polski przed wicemistrzami Europy i świata Czechosłowakami. Brązowy medal zdobyli reprezentanci gospodarzy, wyprzedzając faworyzowanych Szwedów. Jest to spora niespodzianka, przypomnieć jednak warto, że piloci brytyjscy trenowali w bieżącym roku... w Polsce.

Polacy tradycyjnie latali na samolotach PZL-104 Wilga, Czechosłowacy — na Zlinach-43, a pozostali piloci — głównie na Cessnach.

Nasi reprezentanci wygrali także wszystkie próby: nawigacyjną — Nycz — 42 pkt. przed Lenartowiczem — 51 pkt. i Cihlařem (CSRS) — 52 pkt.; rozpoznania lotniczego — Darocha i Skalik, ex aequo, po 80 pkt. Otrzymali oni za to Puchar im. Jana Barana, wicemistrza świata z 1983, zmarłego śmiercią lotnika w 1984, podczas pokazów zorganizowanych na zakończenie mistrzostw Europy w Irlandii. Puchar ufundował prezes Związku Samolotowych Pilotów Precyzyjnych w Wielkiej Brytanii, David Hamilton wraz z małżonką Georginią. Następne miejsca w tej próbie zajęli, ex aequo, W. Nycz i W. Wieczorek — po 100 pkt. W próbie lądowań najlepszy okazał się W. Wieczorek który trzykrotnie lądował idealnie, a w czwartym lądowaniu, bez użycia silnika i klap — metr za linią centralną. Drugi w lądowaniach był Lenartowicz — 9 pkt., a trzeci — Darocha — 23 pkt.

W imprezie startowało 39 pilotów z 10 państw. Rywalizacja była bardzo zacięta i według oceny naszych zawodników — trudniejsza niż podczas ubiegłorocznych mistrzostw świata w Finlandii. Składały się na to m.in. trudny nawigacyjnie teren i takież obiekty do zidentyfikowania, chytrze wyłożone znaki i inne mapy niż te, którymi dysponowali gospodarze. Wyraźnie podniósł się poziom sportowy ogółu zawodników, na szczęście Polacy także nie stoją w miejscu. W przypadku naszych pilotów owocowało bardzo dobre przygotowanie pod kierunkiem trenera Andrzeja Osowskiego i podporządkowane mistrzostwom Europy starty zawodnicze w kraju i za granicą.

Wyniki IV Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym: 1. **Wacław Nycz** — 167 pkt., 2. **Włodzimierz Skalik** — 184 pkt., 3. **Krzysztof Lenartowicz** — 200 pkt., 4. **Wacław Wieczorek** (wszyscy Polska) — 204 pkt., 5. **Frantisek Cihlař** — 242 pkt., 6. **Miloš Fiala** — 259 pkt. (obaj CSRS), 7. **Claes Johansson** (Szwecja) — 449 pkt., 8. **W. Unold** (Szwajcaria) — 523 pkt., 9. **Christopcher Barnes** (Wielka Brytania) — 532 pkt., 10. **Tom Carlsson** (Szwecja) — 550 pkt., 11. **Janusz Darocha** (Polska) — 558 pkt.

Zespołowo: 1. **Polska** — 551 pkt., 2. **CSRS** — 1 153 pkt., 3. **Wielka Brytania** — 1 933 pkt., 4. **Szwecja** — 1 957 pkt., 5. **Szwajcaria** — 2 130 pkt., 6. **Finlandia** — 2 271 pkt.

Po dwudniowej przerwie w Northampton odbyły się VI Samolotowe Rajdowe Mistrzostwa Świata, w których barw Polski broniły załogi: obrońcy tytułu Krzysztof Lenartowicz — Janusz Darocha oraz Wacław Nycz — Marian Wieczorek, Włodzimierz Skalik — Ryszard Michalski i Wacław Wieczorek — Zbigniew Chrząszcz. Wyniki imprezy podamy w następnym numerze.

Z LOTU PO KRAJU

JUBILEUSZ LOTNICTWA WOJSK LĄDOWYCH

Z okazji 25. rocznicy Lotnictwa Wojsk Lądowych dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc** oraz jego zastępca ds. politycznych płk **Kazimierz Szeląg** spotkali się z zasłużonymi oficerami tych wojsk, w tym także żołnierzami rezerwy. Gratulując zebranym dotychczasowych osiągnięć generał Tytus Krawczyc podkreślił ich zaangażowanie w realizację zadań oraz życzył dalszych sukcesów w umacnianiu obronności kraju. Składając podziękowanie w imieniu Rady Wojskowej Wojsk Lotniczych i własnym, dowódca zaakcentował, że osobiste umiejętności i wiedza zgromadzonych oficerów wpływają na efekty osiągane przez Lotnictwo Wojsk Lądowych w zakresie wyszkolenia i stałego rozszerzania jego zastosowań. Lotnictwo to odgrywa ważną rolę na współczesnym polu walki. Spotkanie było okazją do wyróżnień zasłużonych oficerów Lotnictwa Wojsk Lądowych.

PRZEMYSŁ W LIPCU

Pomimo okresu urlopowego, zakłady Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL w lipcu 1988 dostarczyły odbiorcom krajowym i zagranicznym: 32 samoloty (An-2, An-28, M-18 Dromader), 8 śmigłowców Mi-2, 8 szybowców (Jantar St. 3, Puchacz, Junior) oraz 95 różnego typu silników lotniczych. Ponadto naprawiono 20 silników lotniczych.

DOBRE WYNIKI EKSPORTOWE PRZEMYSŁU

Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego PEZETEL Sp. z o.o. w pierwszym półroczu 1988 zrealizowało swe zadania eksportowe. Plan dostaw zagranicznych w tym okresie wykonano w 112% do I obszaru płatniczego i w 110% do II. Głównymi kontrahentami były następujące państwa: Związek Radziecki, Libia, Nikaragua. Łącznie ze sprzedaży wyrobów przemysłu lotniczego i silnikowego w I półroczu 1988 uzyskano 31,5 mld zł.

NOWY POLSKO-RADZIECKI SAMOLOT ROLNICZY

5 sierpnia br. w WSK PZL Mielec podpisano dokument określający założenia konstrucyjne nowego, polsko-radzieckiego samolotu rolniczego. Będzie to dwumiejscowy, wolnonośny dolnopłat napędzany silnikiem turbośmigłowym o mocy 1 250 kW (1 300 KM), wyposażony w zbiornik na chemikalia o pojemności 3,5 m³. Samolot, któremu nadano roboczy symbol MK-1, projektowany będzie w WSK PZL Mielec przy pomocy radzieckich specjalistów i instytutów naukowych. Budowa największego na świecie jednosilnikowego samolotu rolniczego nastąpi w wyniku międzyrządowych polsko-radzieckich porozumień gospodarczych i wynikającej z nich bezpośredniej współpracy przedsiębiorstw WSK PZL Mielec z lotniczym zakładem konstrukcyjnym im. Olega Antonowa w Kijowie.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA – NIE DOKOŃCZONE

Do kraju powróciła reprezentacja Polski, która uczestniczyła w XIX Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Szwecji (Nököping, 28 lipca — 7 sierpnia br.). Niestety, mistrzostwa nie zostały dokończone. 128 startujących zawodników wykonało po cztery eliminacyjne skoki na akrobację. Najlepszy rezultat osiągnął **Ronald Ellenstein** (NRD) — 21,06 s. Drugi był **Zou Jioin** (ChRL) — 21,51 s, a trzeci — **Siergiej Lanskow** (ZSRR) — 21,63 s. Miejsca Polaków: 19. **Mariusz Puchała** — 24,10 s; 20. **Wiesław Skóra** — 24,17 s; 54. **Marian Bobowski** — 27,57 s; 56. **Marek Tarczykowski** — 28,17 s; 66. **Marcin Bielecki** — 29,47 s (zawodnik ten w oddzielnej klasyfikacji dwunastu juniorów zajął 6. miejsce). W finałowej dwudziestce zawodników było dwóch Polaków. Niestety, skoki finałowe unieważniono ze względów formalnych. W konkurencji skoków na celność lądowania wykonano tylko dwie kolejki skoków (minimum — 6). Wśród czterdziestu zawodników, którzy mieli celne skoki byli nasi zawodnicy, **Marian Bobowski** i **Marek Tarczykowski**. Polki nie startowały w mistrzostwach.

POCZTA BALONOWA

W dniach od 3 do 10 września br. w Lesznie odbędą się IV Mistrzostwa Europy Balonów na Ogrzane Powietrze. Z tej też okazji Aeroklub Leszczyński — Centrum Wyszkolenia Lotniczego oraz Koła Polskiego Związku Filatelistów w Lesznie organizują Pocztę Balonową od 3 do 10 września br. Do przewozu zostaną dopuszczone karty i listy pocztowe, opłacone zgodnie z obowiązującą taryfą oraz specjalną nalepką Poczty Balonowej, którą można nabyć w Zarządzie Koła Polskiego Związku Filatelistów w Lesznie. Jak zapowiadają organizatorzy, odbędą się dwa takie loty: jeden upamiętni IV Mistrzostwa Europy Balonów na Ogrzane Powietrze, drugi natomiast — Rok Olimpijski 1988. Przesyłki należy przekazać do Urzędu Pocztowego LESZNO 3, skrytka 7, 64-100 Leszno. Po przewiezieniu balonem zostaną one przesłane do urzędu docelowego, w celu dostarczenia ich adresatom.

ZMARLI

14 lipca 1988, w wieku 28 lat, **KRZYSZTOF OWCZAREK**, kpt. pil. inż., oficer ludowego Lotnictwa Polskiego.

25 lipca 1988, **JÓZEF DWORAKOWSKI**, b. pracownik Polskich Linii Lotniczych LOT, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W NASTĘPNYM NUMERZE POŚWIĘCONYM 50-LECIU ZAKŁADÓW LOTNICZYCH W MIELCU

● PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE W MIELCU (1938—1988) ● PODGLĄDAMY PRODUKCJĘ ● SAMOLOTY ROLNICZE ● ULM NA 5 Z PLUSEM ● INŻYNIER KONSTRUKTOR ● PILOT AGNIESZKA ● SAMOLOTY LIM ● TABLICA BARWNA

z płk. dypl. pil.
CZESŁAWEM
BISZKOWIECKIM
dowódcą 1 Pułku
Lotnictwa
Myśliwskiego OPK
„Warszawa"

TARCZA STOLICY POLSKI

W gabinecie dowódcy rozmawiamy o 1 pułku, jego tradycjach, działalności i osiągnięciach. Mimo iż dowódca wstrzymał łączenie rozmów, sygnał telefonu odzywa się co kilka minut. Są sprawy tak ważne, iż trzeba przerywać naszą rozmowę. Dowódca jest pogodny, lekko uśmiechnięty, opanowany.

Od 1960 związany jest z lotnictwem, początkowo jako członek Aeroklubu Opolskiego, a następnie jako pilot wojskowy. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości odbył szkolenie szybowcowe w Ligocie Dolnej, a następnie szkolenie samolotowe (LPW). W marcu 1964 ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą w Radomiu. Gdy opuszczał szkołę miał wylatanych 350 h, w tym także na Limach-2. W 1966 uzyskał I klasę pilota myśliwskiego oraz uprawnienia instruktorskie; brał także udział w defiladzie tysiąclecia. Kolejno zajmował stanowiska do zastępcy dowódcy pułku myśliwskiego. W 1978 ukończył Akademię Sztabu Generalnego w Warszawie. Od 1979 lata na MiG-ach-21. Prowadził szkolenie pilotów zagranicznych na samolotach naddźwiękowych. Od 2 stycznia 1984 dowódca 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa". W 1985 uzyskał klasę mistrzowską. Na 17 typach samolotów o napędzie odrzutowym wylatał ponad 3 000 h, w tym ponad 1 000 h na samolotach naddźwiękowych.

— Pułk, którym Pan dowodzi, 20 sierpnia 1988, będzie obchodził 45. rocznicę sformowania na ziemi radzieckiej. Jest to okazja do zapoznania społeczeństwa, a szczególnie młodzieży, z przeszłością i dniem dzisiejszym 1 pułku...

— Tego dnia przewidujemy uroczystą zbiórkę pułku, spotkanie weteranów pułku, pokazy sprzętu lotniczego, występy artystyczne, spotkanie z młodzieżą, której podobnie jak i zaproszonym gościom pokażemy salę tradycji pułku.

— Jaki Pan postawił sobie cel obejmując przed kilku laty dowództwo 1 pułku?

— Moim głównym celem było aby pułk przodował w szkoleniu, w bezpieczeństwie latania oraz w dyscyplinie. Zobowiązywały mnie do tego tradycje jednostki. Ale nie zawsze jest to możliwe. Ludzie nie są automatami, a przecież najdoskonalszy automat też niespodziewanie przerywa pracę. Wtedy to co niemożliwe staje się możliwe.

— W okresie Pana dowodzenia 1 pułk sięgnął po prymat w Lotnictwie Sił Zbrojnych PRL...

— Na osiągnięcia pułku pracowali wszyscy. Pierwszy rok (1984) był dla mnie bardzo trudny, niezwykle intensywny. Drugi pełen nadziei, dzięki wielu czynnościom pomyślnie wykonanym w roku poprzednim. Rok trzeci (1986) przyniósł pułkowi duży sukces: zajęliśmy 1. miejsce w Lotnictwie Sił Zbrojnych; pułk został wymieniony w rozkazie MON. W czwartym roku (1987) pułk uzyskał ocenę 4,5. Tegoż roku na poligon odleciałem na czele zespołu samolotów. Ten fakt podniósł wyraźnie morale pilotów. W roku bieżącym zakończyliśmy szkolenie młodych pilotów. Cały personel latający został wyszkolony. Pułk rozpocznie trening ciągły.

— Można Panu pozazdrościć celu postawionego przed pułkiem w 1984...

— Aby pułk mógł uzyskać dobre oceny musiał na nie zapracować cały jego personel.

— Personel latający 1 pułku osiągnął wysoki stopień wyszkolenia. Czy można określić ten stopień?

— Jedna czwarta personelu latającego pułku ma klasę mistrzowską, dwie czwarte — pierwszą klasę, natomiast reszta pilotów — poziom pierwszej klasy; wkrótce tę klasę uzyska. Gdybyśmy spotkali się za kilka tygodni, wtedy odpowiedziałbym, że pierwszą klasę ma trzy czwarte personelu latającego.

— W rozmowie wspomniał Pan, że szkolenie w 1 pułku jest poprawne. Dlaczego?

— Moim zdaniem jest to określenie najwłaściwsze. Nie widziałem drwala, aby ściął drzewo bez wiórów. Podobnie jest w lotnictwie. Nie będzie ono istniało bez awarii, przesłanek, wypadków i katastrof. Jeśli mamy do czynienia z awarią, to nie występuje ona na ogół z winy organizacji czy niedopełnienia różnych obowiązków. Awaria związana jest z określonym człowiekiem lub techniką. Personel latający umie jednak zachować spokój, czynności na ziemi i w powietrzu wykonuje prawidłowo, natomiast piloci w sytuacjach stresowych są opanowani.

— O poziomie szkolenia pilotów w 1 pułku świadczą oceny z ćwiczeń oraz zajmowane miejsca w Zawodach Użyteczno-Bojowych Wojsk OPK...

— To prawda. W 1987, na przykład, zespół pułku pod dowództwem mjr. pil. inż. Stanisława Murawskiego zajął pierwsze miejsce we wspomnianych zawodach. W latach ubiegłych piloci pułku startując w zawodach zajmowali czołowe miejsca w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. W ćwiczeniach poligonowych uzyskujemy także wysokie oceny.

— Pułk należy do tych jednostek, z których wywodzi się kadra dowódcza Lotnictwa Sił Zbrojnych. Czy można prosić o przykłady?

— Od wielu lat z naszego pułku zgłasza się najwięcej oficerów do studiowania w Akademii Sztabu Generalnego (ASG). Były lata, w których każdorazowo po trzech lub pięciu oficerów kierowano na studia w ASG. Nasi oficerowie podejmują studia samorzutnie, bez zachęty ze strony dowództwa pułku. Wielu z nich zostało prymusami ASG. To bardzo nas cieszy. Jest to wynik właściwej pracy wychowawczej oraz podtrzymania dobrej tradycji pułku. W naszej jednostce pełniło służbę wielu oficerów, którym następnie powierzano wysokie stanowiska dowódcze, a także awansowano do stopni generałów pilotów. Do nich należą m.in. Roman Harmoza, Andrzej Rybacki, Henryk Pietrzak, Zdzisław Żarski. Pułk szczyci się wieloma doświadczonymi oficerami, którzy odbywają w nim służbę ponad dwadzieścia, a nawet ponad trzydzieści lat. Są wśród nich m.in. piloci: Eugeniusz Janczewski, Andrzej Kwiatkowski, Włodzimierz Mikiciuk.

— Panie Pułkowniku, czy trudno być dowódcą 1 pułku?

— Trudno. Powiem nawet, że więcej niż trudno. Służyć w 1 pułku, to służyć podwójnie w innym pułku lotniczym.

— Dlaczego?

— Tradycje pułku, jego nazwa oraz miejsce postoju zobowiązują. Sądzę, że to określenie jest najwłaściwsze. Od zakończenia II wojny światowej po dziś dzień 1 pułk stacjonuje w rejonie Warszawy. Ten fakt zobowiązuje do przodowania w Lotnictwie Sił Zbrojnych. Za tymi słowami kryje się wielokierunkowa praca szkoleniowa, wychowawcza, organizacyjna. To główny nurt służby w pułku. Drugi nurt, również ważny, ale nie mogący zakłócić codziennej działalności jednostki, to najróżniejsze wizyty, spotkania, praca na zewnątrz, w tym na rzecz społeczeństwa. Ze względu na tradycje jednostki, sąsiedztwo stolicy Polski, pułk jest odwiedzany przez liczne delegacje, wycieczki, grupy młodzieżowe.

— Ten drugi nurt działalności pułku, aczkolwiek bardzo absorbujący, to piękna wizytówka dla Lotnictwa Sił Zbrojnych, ponieważ łączy tradycje, a więc i udział w II wojnie światowej z dniem dzisiejszym...

— Cieszymy się i jesteśmy z tego faktu dumni, lecz wizyty w nadmiarze zakłócają rytm szkolenia i pracy. Krąg sympatyków z każdym dniem powiększa się, ale odwiedzający nas chcą koniecznie zobaczyć człowieka, który dowodzi pułkiem. Cóż, spotykam się, rozmawiam, pytam o wrażenia. Są zadowoleni, że widzieli dowódcę.

— Czy pułk utrzymuje kontakty ze swymi weteranami?

— Tak. Zapraszamy ich z okazji Święta Lotnictwa, a także uroczystości organizowanych w pułku. Są zawsze miel widziani jako nasi honorowi goście.

— Są szkoły, które noszą imię 1 pułku. Czy pułk utrzymuje kontakty z tymi szkołami?

— Oczywiście. Istnieje pięć szkół, których patronem jest 1 pułk. Są to szkoły w: Jarocinie, Mińsku Mazowieckim, Warce, Zadybiu Starym i Warszawie — szkoła nr 142. Opiekujemy się wymienionymi przeze mnie szkołami na miarę naszych możliwości i środków. Między innymi udostępniamy materiały o tradycji i działalności, gościmy w pułku najlepszych uczniów tych szkół. Pomaga nam w tej pracy Harcerski Krąg Instruktorski. W tym roku, we wrześniu, przewidujemy spotkanie wzorowych uczniów pięciu szkół imienia 1 pułku, oczywiście wraz z nauczycielami. Na ogół organizujemy spotkania młodzieży dwudniowe z biwakowaniem pod namiotami. W tym czasie, przebywająca w pułku przodująca młodzież szkolna zwiedza salę tradycji, rozmawia z pilotami, uczestniczy w pokazie sprzętu lotniczego.

— Tego rodzaju inicjatywy 1 pułku są godne naśladowania. W jednostce bowiem młodzież przeżywa swą wielką przygodę lotniczą...

— Taką przygodę lotniczą przeżył przed laty pewien uczeń szkoły w Jarocinie, który wraz z wycieczką przyjechał do naszego pułku. Pobyt u nas tak go zafascynował, iż postanowił zostać pilotem wojskowym. Ukończył szkołę dęblińską i lata w 1 pułku. Jest nim por. pil. inż. Mrozek.

— O której godzinie jest Pan w pułku i o której go opuszcza, aby odpocząć i udać się do domu, do rodziny?

— Na terenie pułku jestem codziennie o 06:45. Najwcześniej przychodzę do domu o 17:00, ale zdarza się to niezbyt często. Najpóźniej natomiast — gdy odbywają się loty nocne — jestem w domu o 02:00. Obojętne o której wracam do domu, każdorazowo jestem na terenie pułku o 06:45. Moja obecność wpływa korzystnie na tok zajęć w jednostce.

— Co na to rodzina: żona, dzieci?

— Mam wspaniałą, wyrozumiałą rodzinę. Duża w tym zasługa żony Marianny, pracującej na co dzień z dziećmi. Córka Beata zaliczyła III rok studiów w AWF. Syn Marcin natomiast uczęszcza do szkoły podstawowej i nie myśli o lotnictwie. Chce być lekarzem, ale czy wytrwa w swym postanowieniu? Dobra atmosfera rodzinna pomaga mojej pracy zawodowej.

— Czego można życzyć dowódcy 1 pułku?

— Przede wszystkim zdrowia.

— Spełniamy to życzenie. Ponadto w imieniu naszych Czytelników i zespołu redakcyjnego składamy Panu i za Pana pośrednictwem całemu stanowi osobowemu jednostki, najlepsze życzenia z okazji 45. rocznicy istnienia pułku, a szczególnie dalszego przodowania w Lotnictwie Sił Zbrojnych.

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Rozkazem nr 1 dowódcy 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR 1 samodzielna eskadra lotnictwa myśliwskiego przeformowana została 20 sierpnia 1943 w 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego jako jednostka korpusu. P.o. dowódcy został kpt. pil. Tadeusz Wicherkiewicz. 6 października 1943 pułk otrzymał nazwę „Warszawa". 23 sierpnia 1944 piloci pułku odbyli pierwszy lot bojowy nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim. W okresie działań bojowych do 4 maja 1945 piloci pułku wykonali 1 401 lotów w czasie 1 393 h, przeprowadzili 394 ataki szturmowe, stoczyli 56 walk powietrznych i zestrzelili 9 samolotów nieprzyjaciela. W uznaniu zasług bojowych 2 września 1945 sztandar pułku udekorowano Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. 9 maja 1975 sztandar pułku odznaczony został przez Radę Państwa Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

Z okazji Święta Lotnictwa, po raz dwudziesty czwarty ogłaszamy listę laureatów naszego honorowego wyróżnienia p.n. BŁĘKITNE SKRZYDŁA. Kapituła Błękitnych Skrzydeł, której przewodniczy główny inspektor lotnictwa cywilnego gen. bryg. pil. dr Józef Sobieraj, po rozpatrzeniu 22 wniosków nadesłanych przez czytelników, instytucje i organizacje lotnicze, przyznała 10 wyróżnień indywidualnych i 3 zespołowe.

Łącznie z obecnymi, w okresie minionych 24 lat (1964–1988; w 1982 nie było wyróżnień), BŁĘKITNE SKRZYDŁA przyznano 535 osobom i 185 zespołom – razem 720.

Laureatom BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ '88 serdecznie gratulujemy wyróżnień. Spotkamy się z nimi we wrześniu br., a gospodarzem spotkania z laureatami będą w tym roku Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, o czym zainteresowani zostaną powiadomieni oddzielnie.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA'88

Urszula Bocheńska-Wojda

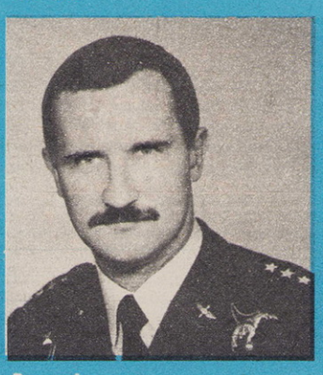
Benedykt Kempski

Jerzy Makula

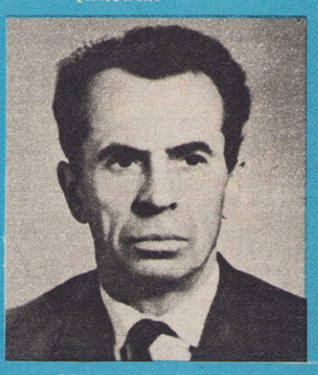
Wacław Nycz

Andrzej Pamuła

Krystyna Pączkowska



Ryszard Strzała



Marian Suliga

Aleksander Stefan Wiesztort

Jerzy Ziółkowski

Indywidualnie

URSZULA BOCHEŃSKA-WOJDA, instruktorka pilotka w Aeroklubie Białostockim – za zdobycie tytułu mistrzyni Europy w Szybowcowych Mistrzostwach Europy w 1987.

BENEDYKT KEMPSKI, chor. szt., wojskowy instruktor spadochronowy klasy mistrzowskiej – za wyróżniającą się spadochronową pracę szkoleniową w wojsku i lotnictwie sportowym oraz popularyzatorską działalność publicystyczną w zakresie techniki lotniczej.

JERZY MAKULA, pilot PLL LOT – za zdobycie tytułu mistrza świata w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej w II Mistrzostwach Świata w Akrobacji Szybowcowej w 1987.

WACŁAW NYCZ, instruktor pilot w Aeroklubie Rzeszowskim – za zdobycie tytułu mistrza świata w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej w VII Samolotowych Mistrzostwach Świata w Lataniu Precyzyjnym w 1987.

ANDRZEJ PAMUŁA, inż. pilot doświadczalny I klasy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL Mielec – za wybitne osiągnięcia w pracy pilota doświadczalnego oraz pionierskie przedsięwzięcia w realizacji usług agrolotniczych za granicą.

KRYSTYNA PĄCZKOWSKA, instruktorka spadochronowa w WKS Śląsk we Wrocławiu – za wykonanie 5000 skoków spadochronowych, jako pierwsza kobieta w Polsce oraz całokształt osiągnięć sportowych w spadochroniarstwie.

RYSZARD STRZAŁA, kpt. dypl. pil. inż. z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju – za osiągnięcia w służbie lotnictwa wojskowego i aktywną działalność społeczną i wychowawczą wśród młodzieży.

MARIAN SULIGA, działacz Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim – za całokształt wyróżniającej się, 50-letniej działalności społecznej w lotnictwie polskim.

ALEKSANDER STEFAN WIESZTORT, płk dypl. pil. klasy mistrzowskiej Wojsk Lotniczych – za wyróżniającą się aktywność dla rozwoju szkolnictwa wojskowego i sportowego, ze szczególnym uwzględnieniem udoskonalania organizacji szkolenia lotniczego kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

JERZY ZIÓŁKOWSKI, inż. pil., działacz Koła Lotniczego ZBoWiD przy PLL LOT i PP Porty Lotnicze w Warszawie na Okęciu – za wyróżniającą się pracę w polskim lotnictwie komunikacyjnym i aktywną społeczną działalność w środowisku kombatanckim.

Zespołowo

INSPEKTORAT LOTNICZY przy Krakowskiej Komendzie Chorągwi ZHP w Krakowie – za inicjatywy i zaangażowaną społeczną działalność wychowawczą wśród młodzieży oraz masową popularyzację lotnictwa, szczególnie modelarstwa, sportu lotniowego i balonowego.

REDAKCJA GAZETY „GŁOS ROBOTNICZY" w Łodzi – za wieloletnią, zaangażowaną popularyzację lotnictwa, ze szczególnym uwzględnieniem aktywizacji w organizowaniu imprez balonowych.

REDAKCJA CZASOPISMA „TECHNIKA LOTNICZA i ASTRONAUTYCZNA" w Warszawie – za całokształt osiągnięć popularyzatorskich i edytorskich w służbie polskiej techniki lotniczej, z okazji 50-lecia.

Zdjęcia: B. Koszewski (2), H. Kucharski (2) i archiwum

WYNALAZKI z ITWL

Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych obchodzi w tym roku trzydziestopięciolecie swej działalności. Jest to placówka naukowo-badawcza mająca liczne zasługi, głównie dla Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Pracownicy ITWL mogą pochwalić się niemałą liczbą opatentowanych wynalazków i wniosków nowatorskich oraz racjonalizatorskich, znajdujących zastosowanie niejednokrotnie również w gospodarce narodowej.

Technika wojskowa kojarzy się najczęściej ze sprzętem bojowym, używanym bezpośrednio do walki. Dlatego niektórych czytelników może zaskoczyć, że pewne wynalazki dokonane w ITWL służą ratowaniu życia i ochronie zdrowia. Dla przybliżenia pracy naukowców-techników w stalowych mundurach, obchodzących jubileusz swej placówki, wybraliśmy dwa takie przykłady, zwłaszcza że drugi z nich opracowano wyłącznie do użytku cywilnego.

Oprócz normalnych środków łączności radiowej, piloci wyposażeni są w radiostacje ratunkowe pracujące na częstotliwości 121,5 MHz lub 243 MHz. W przypadku awaryjnego lądowania ze spadochronem, w chwili kiedy pilot zmuszony jest wezwać pomoc i poinformować o miejscu przebywania, nawiązuje łączność za pośrednictwem tej właśnie radiostacji. Można za jej pomocą nawiązać łączność ze śmigłowcem znajdującym się w odległości do 40 km, na pewnej wysokości. Ponadto radiostacja może być włączona jako radiolatarnia i w ten sposób ułatwić odnalezienie pilota, np. w morzu.

Radiostacja mieści się w kieszeni kombinezonu pilota, w której znajduje się również antena; ma też własne, niezależne źródło zasilania. Pomimo prostoty tego systemu, nie zawsze jest on skuteczny. Kiedy pilot, dla ratowania się, korzysta z wyrzucanego fotela, czasem ulega przy tym tak silnym przeciążeniom, że traci na pewien czas przytomność. Niekiedy w czasie awaryjnego opuszczania samolotu doznaje silnego szoku, który podobnie uniemożliwia mu podjęcie jakiegokolwiek działania. Silne zmarznięcie rąk (np. po wodowaniu w lodowatej wodzie, zimą), wyklucza precyzyjne operowanie nimi, co jest niezbędne do uruchomienia radiostacji ratunkowej. A uruchomienie jej do pracy jako radiolatarni wymaga użycia dwóch rąk — jedną należy wcisnąć przyciski a drugą zablokować je.

Skuteczne użycie radiostacji ratunkowej zapewnić może więc tylko automatyczne jej włączanie, niezależnie od pilota. Z myślą o tym prowadzono prace w ITWL, pod kierunkiem mgr. inż. Adama Grzybowskiego z udziałem mgr. inż. Janusza Jankowskiego. Praca została zainspirowana projektem racjonalizatorskim z jednostek lotniczych.

Opracowany układ mechaniczny jest prosty. Między źródło zasilania radiostacji a radiostacją (połączone przewodem) wmontowano kostkę z włącznikiem zawleczkowym. Zawleczka, znajdując się na swoim miejscu w kostce, rozdziela styki połączenia — jej wyciągnięcie powoduje zwarcie się styków i zamknięcie obwodu. Warunkiem działania systemu jest uprzednie (przed lotem) przygotowanie do pracy radiostacji, od której odłączone jest tylko źródło zasilania. Drugim warunkiem jest wyciągnięcie zawleczki w chwili opuszczania przez pilota samolotu. Ten problem rozwiązano łącząc zawleczkę linką z burtą kabiny samolotu. Kiedy pilot wyrzucany jest z fotelem z kabiny, zawleczka jest wyszarpywana z kostki i w tym momencie radiostacja zaczyna działać.

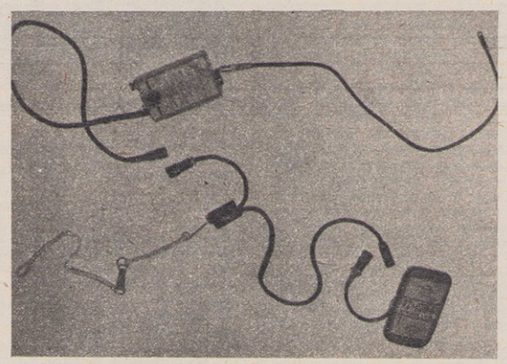
Radiostacja pracuje (jako radiolatarnia) już na wysokości, na której pilot opuszcza samolot. A więc jej zasięg jest większy — nadawany przez nią sygnał ratunkowy odbierany jest w znacznie większej odległości. niż wówczas, kiedy pilot uruchamia radiostację na ziemi, po wylądowaniu. Istnieje dzięki temu możliwość wcześniejszego zlokalizowania pilota i podjęcia akcji ratunkowej.

Drugi aspekt opracowania dokonanego w ITWL, to nienaruszenie dotychczasowej struktury radiostacji i źródła jej zasilania — dołączono tylko nowy układ. Trzeba było natomiast dokonać pewnej modyfikacji kombinezonu pilota — przystosowano kieszeń do umieszczenia w niej włącznika oraz wszyto antenę giętką. Przy okazji zlikwidowano pewne jego niedogodności, nie związane z używaniem radiostacji ratunkowej (inaczej usytuowano niektóre kieszenie, czyniąc je bardziej dostępnymi; zmieniono kołnierz — dotychczasowy, zbyt duży, ograniczał w pewnych sytuacjach ruchy i widoczność; zastosowano też pas ratunkowy, na którym można podnieść pilota z ziemi, gdy utracił przytomność — dotychczas trzeba było używać do tego celu kosza ratunkowego, co komplikowało akcję).

Wynalazek został wypróbowany, okazał się skuteczny, uzyskano pozytywne opinie o nim od służb technicznych i pilotów. Obecnie jest on wdrażany i dalsze jego losy zależą tylko od przemysłu, który podjął się produkcji. Termin zależny jest od właściwej kooperacji między poszczególnymi podwykonawcami.

Idąc dalej w tym kierunku, w ITWL myśli się o systemie pelengacyjnego odszukiwania rozbitka przez naziemną ekipę ratowników, np. w nocy, w gęstym lesie itp., tj. w warunkach, w których dotarcie do niego jest utrudnione. Prowadzi się też badania nad krajowymi źródłami zasilania do radiostacji ratunkowej.

Przyjrzyjmy się teraz, jak wyglądała dotychczas akcja ratunkowa na morzu. Zaalarmowana ekipa ratownicza startowała śmigłowcem z przybrzeżnej bazy i pierwszym jej celem było znalezienie rozbitka lub obiektu pływającego (statku, łodzi) wzywającego pomocy. O ile był on wyposażony w radiolatarnię lotniczą (jak opisana wyżej) można było ustawić na jej sygnał automatyczny radiokompas, znajdujący się na pokładzie śmigłowca. Częstokroć jednak rozbitek dysponuje tylko radiostacją do komunikowania się. Wówczas dokładne namierzenie go, w celu znalezienia, jest niemożliwe. Ekipom ratowniczym Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych (PUL) Aeropol, świadczącego te usługi m.in. dla Polskiego Ratownictwa Okrętowego (PRO), pozostawało jedynie wzrokowe przeszukiwanie powierzchni morza, niekiedy wielogodzinne, w z grubsza tylko ustalonym rejonie. Przy złych warunkach atmosferycznych (mgła, deszcz) szanse były znikome...



Układ automatycznego włączania radiostacji ratunkowej: z lewej u góry — radiostacja; w środku — kostka z zawleczką i linką; z prawej u dołu — źródło zasilania.

Zdjęcie: Jerzy Surmak

Trzeba jeszcze wiedzieć, że środki łączności używane w żegludze pracują na zupełnie innych zasadach niż środki lotnicze. W łączności lotniczej używa się nie tylko innych częstotliwości, ale przede wszystkim radiostacje pracują w oparciu o modulację amplitudową, podczas gdy tzw. radiotelefony morskie, używane w żegludze (serii FM) mają modulację częstotliwościową. Był to zasadniczy problem, jeśli chodzi o łączność.

Stwarzało to trudności także przy obsłudze morskiej platformy badawczo-wiertniczej międzynarodowej spółki Petrobaltic, zwłaszcza gdy znajdowała się w dużej odległości od brzegu (ponad 100 km). Dowiezienie do niej nowej załogi lub zaopatrzenia przez śmigłowce Aeropolu, w złych warunkach atmosferycznych, było zbyt trudne. A gdyby zaszła potrzeba udzielenia na niej nagłej pomocy?

Od 1978 w PUL Aeropol usiłowano opracować własny system, jednak problem rozwiązano tylko w zakresie łączności. Nawiązano współpracę z ITWL i przy pomocy specjalistów stamtąd opracowano kompleksowy system do poszukiwania i ratownictwa SARPUL (Search and Research dla PUL). System ten jest zarazem przykładem, jak na podstawie istniejących już rozwiązań cząstkowych — drogą ich adaptacji i modyfikacji — można stworzyć jakościowo nowy system, którego opracowanie od podstaw wymagałoby wielu nakładów i czasu.

Praca zespołu ITWL polegała na zaprojektowaniu koncepcji systemu, odpowiedniej modyfikacji i adaptacji morskich urządzeń radiokomunikacyjnych do warunków lotniczych, na zaprojektowaniu i wykonaniu dodatkowych układów połączeniowych i komutacyjnych oraz na rozmieszczeniu dodatkowych bloków i instalacji na pokładzie śmigłowca Mi-8 Aeropolu.

Do radiotelefonu morskiego FM-3001-160 (pracuje w pasmie 156—158 MHz, z modulacją częstotliwościową) opracowano specjalny układ na płytce drukowanej, zamontowany w obudowie tego radiotelefonu, pozwalający na współpracę z pokładowym radiokompasem ARK-U2 (118—136 MHz; modulacja amplitudowa). Radiokompas sprzęgnięto oczywiście również z radiostacją lotniczą, co było tym łatwiejsze, że pracuje ona również w modulacji amplitudowej. Dzięki temu można podczas akcji ratowniczej prowadzić z pokładu śmigłowca bezpośrednią komunikację radiową zarówno z obiektami morskimi jak i lotniczymi oraz naziemnymi, przy tym radiokompas może wskazać kierunek na każdego z korespondentów.

Daje to możliwość szybkiego odnalezienia alarmującego obiektu na morzu i udzielenie mu pomocy (na podstawie wskazania radiokompasu lot wykonuje się bezpośrednio do niego w kilkanaście minut, bez potrzeby wzrokowego przeszukiwania powierzchni morza). Można współpracować z jednostkami naziemnymi i morskimi w celu koordynowania akcji, można też bezpośrednio łączyć się z karetkami pogotowia lub wozami straży pożarnej na brzegu oraz naprowadzać na nie śmigłowiec.

Dotychczas śmigłowiec i statki ratownicze PRO działały właściwie na własną rękę, gdyż łączność między nimi była bardzo skomplikowana: należało nawiązać ją za pośrednictwem baz naziemnych PUL i PRO.

Przede wszystkim jednak rozwiązanie radykalnie poprawiło warunki pracy i bezpieczeństwo załóg lotniczych biorących udział w akcjach — wyeliminowano żmudne poszukiwanie wzrokowe wymagające lotu na małej wysokości; wyeliminowano stresy wynikające z niepewności co do skutku prowadzonej akcji, kiedy częstokroć chodzi o ludzkie życie.

System SARPUL opracował i wdrożył zespół: dr inż. Roman Sypnik, dr inż. Sędzimir Preckajło, mgr inż. Edward Dzięcioł (wszyscy z ITWL) oraz mgr Krzysztof Lebiedź (PUL Aeropol, obecnie BUMAR). 9 lipca 1979 uzyskano patent nr 120997 na rozwiązanie systemowe, a zasadniczej realizacji dokonano w latach 1981—1984. 17 października 1982 przekazano do eksploatacji na śmigłowcu Mi-8 pierwszy zestaw systemu. W 1983 w SARPUL wyposażone były już 3 śmigłowce Aeropolu: SP-SXK (ratowniczy), SP-SWT (do obsługi platformy wiertniczej Petrobalticu) i SP-SWS (wykonujący usługi zarówno dla PRO jak i dla Petrobalticu).

W późniejszym okresie prowadzono prace nad wymianą niektórych urządzeń na nowocześniejsze, bardziej niezawodne (np. radiostacje pokładowe typu R860II i Łandysz 20 zastąpiono radiostacjami King KX-175B).

Ilustracją użyteczności systemu SARPUL może być udział polskich załóg w zawodach ratowniczych z udziałem jednostek z ZSRR i NRD, w 1983. Dzięki nowemu systemowi załogi Aeropolu były bezkonkurencyjne uzyskując rewelacyjne czasy w odszukiwaniu pozorowanych rozbitków i obiektów pływających oraz w naprowadzaniu na nie jednostek pływających. Nowość w RWPG!

Pierwsze miejsce w zawodach jest oczywiście spektakularne, ale SARPUL okazał się niezwykle użyteczny przede wszystkim w codziennej praktyce: zarówno w akcjach ratowniczych jak i w przewozach osób i ładunków na platformę wiertniczą (obecnie zawieszone) oraz poszukiwaniu obcych jednostek pływających, naruszających polską strefę połowów ryby. Nakłady poniesione przez Aeropol na system (3,5 mln zł) zwróciły się w krótkim czasie — już w 1985! Przytoczmy zresztą fragment opinii o systemie, wydanej przez Lotniczy Zespół Terenowy PUL w Gdańsku, w marcu 1985:

„Zestaw FM-3001-160 i ARK-U2 stał się podstawowym narzędziem pracy załóg Mi-8 w morzu. Wielokrotnie potwierdził nadzwyczajną przydatność. Wykonano szereg akcji ratowania życia na morzu wymagających natychmiastowej lokalizacji jednostki.

Ogólnie, zestaw stanowi milowy krok w dziedzinie ratowania życia na morzu i polepszenia bezpieczeństwa załóg wykonujących loty nad morzem."

Zespół ITWL otrzymał dotychczas za opracowanie systemu jedynie nagrodę Rady Naukowej swej macierzystej jednostki.

Dodajmy, że system SARPUL może być zastosowany w lotnictwie sanitarnym, pożarnictwie i innych służbach, w których statek powietrzny powinien lecieć prosto na wzywającą go radiostację lub radiotelefon.

PIOTR GÓRSKI

AEROKLUBY

nr 133

MA BYĆ LEPIEJ

W ramach usprawniania działalności Aeroklubu PRL po XIII Krajowym Zjeździe, a także uwzględniając postulaty Komisji Wychowania i Propagandy — prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. Jerzy Zych wydał na początku lipca br. zarządzenie w sprawie obiegu informacji w stowarzyszeniu. Zarządzenie nosi numer 19/88 i dotarło już do wszystkich aeroklubów regionalnych i osób odpowiedzialnych za przepływ informacji w Biurze Zarządu Głównego.

Zarządzenie zobowiązuje kierowników aeroklubów do powiadamiania ZG Aeroklubu PRL o znaczniejszych imprezach organizowanych na ich terenie, o każdym zagranicznym wyjeździe aeroklubu w ramach stosunków bilateralnych, a także do nadsyłania po powrocie szczegółowych informacji. Powyższe dotyczy również kierowników reprezentacji polskiego lotnictwa sportowego, uczestniczących w imprezach krajowych i zagranicznych.

Punkt 2 Zarządzenia mówi, że „o organizacji imprezy należy powiadomić ZG APRL telexem nr 81 2709 AERO PL lub telefonicznie — 26-63-33, 26-20-21 w. 35 lub 47 — najpóźniej na trzy dni przed jej rozpoczęciem. Natychmiast po zakończeniu imprezy przesłać do ZG APRL informację o wynikach z krótką oceną przebiegu imprezy".

Tym samym zarządzeniem prezes powierzył funkcję rzecznika prasowego Aeroklubu PRL płk. mgr. **Jerzemu Sikorze** — kierownikowi Wydziału Propagandy i Wychowania APRL (telefony do niego podane są w punkcie 2). Do zadań nowego rzecznika prasowego należy koordynacja obiegu informacji na linii aerokluby regionalne — ZG Aeroklubu PRL i w Biurze Zarządu Głównego oraz utrzymywanie ścisłych kontaktów informacyjnych z dziennikarzami prasy, radia i telewizji.

W zakończeniu stwierdza się, że Zarządzenie nr 19/88 w niczym nie ogranicza dotychczasowych wzajemnych stosunków informacyjnych między aeroklubami regionalnymi i przedstawicielami miejscowych środków przekazu.

*

Zarządzenie, o którym mowa wyżej, zostało wydane w czasie trwania tegorocznego sezonu lotniczego. Z planu imprez wiemy, że w aeroklubach regionalnych odbywa się wiele imprez lokalnych i o zasięgu ogólnopolskim. Jak dotychczas — informacja o ich przebiegu i wynikach nie jest wystarczająca. Działają jeszcze stare, niedobre nawyki, kiedy do publicznej wiadomości podawano tylko wiadomości o sukcesach mistrzów.

Z racji zajmowanych stanowisk, obowiązek przekazywania rzeczowej i pełnej informacji dla prasy spoczywa przede wszystkim na zastępcach kierowników aeroklubów do spraw społeczno-politycznych. Dziś różnie to jeszcze wygląda. Do Biura Zarządu Głównego (i do „Skrzydlatej Polski" również) przychodzą informacje niesystematyczne, niepełne i z błędami. Przy nazwiskach brak jest imion, błędnie podawane są nazwy współdziałających z aeroklubami instytucji i organizacji społecznych, z reguły stosuje się skróty różnych nazw, których sami nie zawsze jesteśmy w stanie rozwinąć. W opisie imprez szybowcowych nie podaje się rodzaju rozgrywanych konkurencji i łącznych wyników po konkurencjach. A przecież dwa razy do roku mówi się o tym podczas odpraw służbowych z zastępcami i w czasie doraźnych kontaktów z nimi.

Do rzadkości należą informacje docierające od pilotów — uczestników imprez, kierowników ekip i kierowników aeroklubów. Sporadycznie otrzymujemy materiały od etatowych pracowników Biura Zarządu Głównego.

Mamy nadzieję, że zarządzenie prezesa Aeroklubu PRL w sprawie obiegu informacji w APRL stanie się impulsem do ciągłego usprawniania tej tak ważnej dziedziny działalności w sferze szkolenia, propagandy i wychowania.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

JUBILAT

Trzynastego lipca br. członek sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego Janusz Łykowski obchodził 35-lecie uprawiania tej dziedziny sportu. Okres ten był wypełniony przez niego również bardzo aktywną pracą społeczną na rzecz aeroklubu.

Jubilata, przebywającego na spadochronowym obozie szkoleniowym w Mirosławicach, odwiedzili przedstawiciele władz Aeroklubu Wrocławskiego z wiceprezesem zarządu inż. Jerzym Musiałem. Podczas spotkania z młodzieżą J. Łykowskiemu wręczono pamiątkową plakietę wraz z życzeniami dalszych, udanych skoków.

JADWIGA DUDAŁA

Lotnicze lato '88

OBOZY MŁODZIEŻOWE

Aeroklub Wrocławski, przy współpracy z Kuratorium Oświaty i Wychowania oraz Wyższą Szkołą Oficerską Wojsk Inżynieryjnych im. gen. Jakuba Jasińskiego, zorganizował w ramach akcji „Lotnicze lato'88" dwa obozy dla młodzieży. Pierwszy, podstawowego szkolenia szybowcowego dla 30 osób, które zdobywały uprawnienia pilota III klasy pod kierunkiem etatowego personelu aeroklubu i instruktorów społecznych: Wojciecha Dąbrowskiego, Mirosława Matusewicza i Artura Tenenberga. Loty odbywały się za holem i wyciągarką, której konstruktorem jest inż. Andrzej Bachman. Latano na szybowcach typu Pirat, Bocian i Puchatek.

Dla bardziej doświadczonych zorganizowaliśmy szkolenie doskonalące, gdzie pod okiem instruktora pilota Grzegorza Skomorowskiego przeprowadzano loty na Jantarach, Fokach, Cobrach, Juniorach i Puchaczu.

Szkoleniem obydwu grup kierował instr. pil. Jan Marugi, a nad całością spraw obozowych czuwał kierownik Aeroklubu Wrocławskiego płk pil. inż. Mieczysław Kowalski.

W tym samym czasie odbył się spadochronowy obóz szkolenia podstawowego i kurs doskonalący, w którym uczestniczyło 25 osób. Skoki z samolotu An-2 odbywały się pod kierunkiem instruktorów Witolda Studniarczyka, Jacka Brzezińskiego i Janusza Łykowskiego. Czas wolny od latania i skoków był wykorzystywany na rekreację i pracę społeczną na rzecz aeroklubu.

JADWIGA DUDAŁA

Inicjatywy

DO SUWAŁK I Z POWROTEM

Dwa lata temu instruktor szybowcowy Aeroklubu Pomorskiego Józef Herczyński objął stanowisko zastępcy kierownika Aeroklubu Suwalskiego do spraw szkolenia. Wkrótce potem gorąco poparł naszą inicjatywę zorganizowania w Suwałkach obozu szybowcowego dla średnio zaawansowanych pilotów z Torunia. Suwalszczyzna doskonale nadaje się do tego celu, bo są tam doskonałe warunki pogodowe i wolna przestrzeń powietrzna, praktycznie bez żadnych zawieszeń lotów.

W ubiegłym roku z różnych powodów (niekoniecznie obiektywnych) obóz taki nie doszedł do skutku, wobec tego w tym roku podjęliśmy energiczne działania, by zgodnie z planem pracy aeroklubu przedsięwzięcie to sfinalizować. Wstępnie ustalono, że do Suwałk uda się dziesięciu pilotów wraz z kierownikiem tej grupy. Po obliczeniu kosztów tej eskapady liczbę uczestników zmniejszono do pięciu. Kierownikiem grupy, a jednocześnie pilotem holującym i w miarę potrzeb — kierowcą, był autor tej korespondencji.

30 maja postanowiliśmy udać się do Suwałk rzutem kołowo-powietrznym. Niestety, z powodu występującej w rejonie Olsztyna burzy jedna Wilga wraz z dwoma holowanymi szybowcami, po czterdziestu minutach wyczekiwania na poprawę pogody, musiała wylądować na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego. Drugi zespół, który wystartował później, zawrócił do Torunia.

Na drugi dzień udało nam się dotrzeć do celu już bez żadnych przeszkód. Najpierw zapoznaliśmy się z kierownikiem Aeroklubu Suwalskiego Józefem Konertem i jego zastępcami: do spraw społeczno-wychowawczych — Gedyminem Żylińskim i do spraw technicznych — Romanem Kozłowskim. Gorąco powitał nas bliski kolega Józef Herczyński. Po wzajemnej prezentacji zapoznaliśmy się z warunkami wykonywania lotów i ustaliliśmy zasady współpracy. Po godzinie rozpoznaliśmy z powietrza rejon lotniska, które jest duże i ma dobre podejścia.

3 czerwca pogoda była przeciętna, więc wystartowaliśmy na sondażowy oblot trójkąta 100 km. Wszyscy oblecieli go dwukrotnie, więc początek okazał się niezły.

Następnego dnia zapowiadały się dobre warunki szybowcowe, potwierdzone przez komunikat meteorologiczny, więc Edmund Janowski, odpowiedzialny w naszej grupie za działalność szkoleniowo-sportową, opracował dwa przeloty po trasach trójkątów 300 i 500 km.

Pierwsze szybowce wystartowały już o 09:05 i po pół godzinie odeszły na trasę. Z grupy wypadł Henryk Kaczmarek, który na Juniorze nie nadążał za Jantarem i Cobrami, więc przystąpił do wykonywania przelotu treningowego po trasie trójkąta 100 km. Pozostali, w pogarszających się warunkach, oblecieli trójkąt 300 km. Sukcesem tego dnia było spełnienie warunków do uzyskania pierwszego diamentu do złotej odznaki szybowcowej przez naszego najmłodszego kolegę Adama Wysockiego.

W kolejnych dwóch dniach, na skutek złej pogody mogliśmy latać jedynie w rejonie Suwałk, ale nas to nie satysfakcjonowało. Oczekiwanie na warunki do dalekich przelotów skracaliśmy sobie zwiedzaniem miasta, zabytkowego klasztoru kamedułów i wycieczkami nad jezioro Wigry, połączone z kąpielami. Woda w jeziorze była czysta i jak na tę poru roku — ciepła.

Gospodarze razem z nami żałowali, że przybyliśmy trochę późno, więc nie zdążyliśmy na wielki, północno-wschodni spływ mas powietrza, kiedy to każdy kto trochę latał po trasach i miał odpowiedni szybowiec, oblatywał co najmniej trasy o długości 300 km. Wiele dobrych wyników uzyskali wówczas koledzy z Białegostoku. I chociaż w Suwałkach lataliśmy dużo więcej niż w Toruniu, trochę nam było żal, że nie trafiliśmy na taką okazję.

Nasz obóz miał się zakończyć 12 czerwca, ale że pogoda dzień wcześniej znów była nieciekawa, postanowiliśmy wracać do domu. Na szczęście — jak się później okazało — Toruń nie mógł nas przyjąć, bo dolne podstawy chmur wynosiły tam zaledwie 100 metrów, a my do przelotu z szybowcami potrzebowaliśmy przynajmniej 400 metrów. Przeplanowaliśmy więc odlot na dzień następny.

Ranek 12 czerwca powitał nas silnym wiatrem północno-wschodnim, oznaczającym koniec przechodzącego frontu. Kolega Janowski pocieszył nas, że w ślad za tym nastąpi spływ mas powietrza z północnego wschodu. I tak się stało. Szybko pakujemy sprzęt, po czym w napięciu czekamy na rozwój sytuacji. Pobieram komunikat meteo i załatwiam zgodę na przelot szybowców do Torunia po trasie o długości 500 km i zgodę dla siebie na samolot. W rejonowym ośrodku koordynacji ruchu lotniczego dziwią się, ale dają zgodę od ręki. Teraz czekamy już na starcie i obserwujemy pięknie kształtujące się warunki pogodowe.

O 09:42 pierwszy wzniósł się w powietrze Darek Głazik na Cobrze-17, za nim kolejno Jacek Szczęchor na Juniorze, Adam Wysocki również na Cobrze i ostatni, jak zwykle, Edmund Janowski. Zabrakło tylko Henryka Kaczmarka, który nie uwierzył w poprawę pogody i wyjechał wcześniej, aby nie spóźnić się do pracy. W naszym zespole był również pilot Jan Biskupski.

Podstawy na razie wynoszą około 1100 metrów, prędkość wznoszenia od 2 do 3 metrów na sekundę. Dzwonię jeszcze do Olsztyna, gdzie pogoda również zaczyna być zachęcająca i po pożegnaniu się z gościnnymi gospodarzami startuję o 10:34. W powietrzu nawiązuję łączność z Janowskim. Wszystko przebiega normalnie, po godzinie toruńscy szybownicy są już za Mrągowem. Lecę prosto na macierzyste lotnisko i lądуję o 12:32.

Przed 14:00 ląduje Szczęchor. Nie nadążył za zespołem na swym Juniorze, więc wykonał przelot 300 km, spełniając warunek do zdobycia złotej odznaki. Pozostali szybownicy meldują się na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego około 17:00, po przeleceniu zaplanowanych 500 kilometrów. A więc jest to, na co czekaliśmy: dwa diamenty za przelot docelowy 500 km dla Głazika i Wysockiego. „Wielki Gąsior" Janowski jest zadowolony, bo to sukces, jakiego w Toruniu nie odnotowano od pięciu lat.

W sumie pięciu szybowników spędziło w powietrzu ponad 150 godzin i przeleciało prawie 5000 km. W tym czasie, gdy my byliśmy w Suwałkach, w Toruniu były zaledwie dwa dni nadające się do lotów. Koszt wyprawy naszej ekipy wyniósł 125 tysięcy złotych (paliwo lotnicze i samochodowe, oleje, wyżywienie), a więc znacznie poniżej pierwotnych założeń. Znacznie taniej jak w Toruniu, a efekty — jak na nasz klub — znakomite.

W Suwałkach zastaliśmy wspaniałą atmosferę. Tamtejszy pięcioosobowy zespół pracowników etatowych jest zgrany i oddany lataniu. Nikt tam nie liczy czasu pracy i nie ogląda się na zakres obowiązków. Ta atmosfera udzieliła się i nam, więc pobyt w Aeroklubie Suwalskim uważamy za bardzo udany sportowo i szkoleniowo.

Myślimy już o zorganizowaniu tam obozu szybowcowego w roku przyszłym. Zachęca nas do tego nie tylko panująca tam pogoda, ale przede wszystkim wolna przestrzeń powietrzna. Ani razu nie mieliśmy kłopotów z uzyskaniem zgody na przeloty.

Suwałki — to jest to!

EUGENIUSZ SZULC

„KOŚCIUSZKO" w WILNIE

W dniach od 23 do 27 czerwca br. na zaproszenie redakcji polskojęzycznego dziennika „Czerwony Sztandar" oraz redakcji warszawskiego „Expressu Wieczornego", przebywał w Wilnie balon Aeroklubu Warszawskiego „Kościuszko" wraz z załogą w składzie: instr. Ireneusz Cieślak z Aeroklubu Leszczyńskiego oraz Andrzej Michałowicz, Andrzej Maciejczak, Bolesłach Pych, Tomasz Kowalski — wszyscy z AW. Po serdecznym powitaniu nasi litewscy koledzy zaproponowali wspólne loty w dniu 24 czerwca w strefie położonej ok. 100 km na północ od Wilna, w rejonie miejscowości Moleta. 25 czerwca na placu Gedymina (dawniej Katedralny) balon „Kościuszko", będąc na uwięzi, wykonał kilka wzlotów na wysokość ok. 30 m. Po dwugodzinnych pokazach balon przewieziony został na plac Kutuzowa (dawniej Napoleona) i tam został postawiony. Przez ponad godzinę podziwiała go publiczność uczestnicząca w uroczystych obchodach 35-lecia „Czerwonego Sztandaru".

ANDRZEJ MACIEJCZAK

Skrzydlate wakacje w Lisich Kątach

RADOŚĆ LATANIA

W Lisich Kątach uczyli się latać liczni nasi piloci, którzy sięgali po najwyższe, lotnicze laury. Przez Lisie Kąty w kosmos prowadziła droga płk. dypl. pil. Mirosława Hermaszewskiego, świetnego pilota wojskowego, pierwszego polskiego kosmonauty, komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. W lipcu br. w Lisich Kątach kolejne zastępy młodzieży, której marzy się skrzydlata kariera, uczyły się latać i doskonaliły swoje umiejętności lotnicze podczas obozów przysposobienia obronnego i wojskowego.

Codziennie od piątej do dziesiątej i od czternastej trzydzieści do osiemnastej dwa Bociany kolejno startowały, przy pomocy wyciągarki, i po nadlotniskowym kręgu lądowały przy literze T. Za sterami byli młodzi adepci lotnictwa — w pierwszych 50—60. lotach z instruktorami, a potem — już samodzielnie. Jedną z dwóch sześcioosobowych grup szkolił doświadczony instruktor Edward Chodkiewicz, drugą — młody instruktor społeczny Dariusz Staszak.

Odwiedziłem Lisie Kąty pod koniec lipcowego obozu. Gdy byłem na starcie, Arkadiusz Gębka ze Świecia wykonywał swój siedemnasty, samodzielny lot na Bocianie. Zdecydowany start za wyciągarką, spokojny lot swobodny i pewne lądowanie świadczyły, że młody pilot dobrze spożytkował czas na obozie. Za chwilę swój kolejny lot bez instruktora wykonała „jedynaczka" Joanna Biedermann.

Rozmawiałem z instruktorami i uczniami-pilotami. Szkolenie przebiegało sprawnie i szybko, czemu sprzyjały pogoda i organizacja. Instr. Chodkiewicz wyróżnia w szkoleniu Sebastiana Pańkę (wnuk byłego prezesa Aeroklubu Grudziądzkiego) i Macieja Zakrzewskiego, a instr. Staszak — Tomasza Trzebiatowskiego i Roberta Jóźwiaka. Jednak cała dwunastka latała już samodzielnie i w zasięgu ręki miała III klasę wyszkolenia, a nawet dodatkowe loty — za samolotem i termiczne. Siedemnastoletni uczniowie grudziądzkich i okolicznych szkół średnich po miesiącu spędzonym na obozie w Lisich Kątach byli wyraźnie zadowoleni. Spełniły się ich marzenia o lataniu. Cieszyli się pierwszymi lotami, zwłaszcza samodzielnymi. Udany lot to duża satysfakcja i radość. Oczywiście wszyscy marzą o lotniczej karierze, o dalszym, wielkim lataniu. Jedni chcą latać w wojsku, na samolotach odrzutowych, inni — na samolotach pasażerskich, jeszcze inni myślą o sporcie wyczynowym lub pracy instruktora lotniczego w aeroklubie. Czy pójdą w ślady Mirosława Hermaszewskiego, dokąd zalecą? — wyżej wymienieni a także Piotr Sowiński, Maciej Sielski, Roman Grębecki i pozostali.

Na drugim starcie rozłożonym na lisiokąckim szybowisku szybowców było więcej, były także samoloty holujące i znacznie liczniejsza grupa młodych pilotów.

W ramach lotniczego obozu przysposobienia obronnego, wspieranego wydatnie przez Wydział Oświaty i Wychowania Urzędu Miejskiego w Grudziądzu, latali tu pozostali jego uczestnicy, także uczniowie szkół średnich, ale wyszkoleni podstawowo na szybowcach w latach ubiegłych. Z siedemnastki młodych pilotów Robert Bułka i Piotr Kamiński startowali na Piratach do lotu pięciogodzinnego, który jest jednym z warunków do srebrnej odznaki szybowcowej. Iwona Sadowska leciała na termikę. Srebrne odznaki zdobyli już Roman Rytlewski, Andrzej Gadziński i Marek Tybura. Wykonywano loty na akrobację i według przyrządów, bez widoczności ziemi — w tym ostatnim przypadku oczywiście na szybowcu dwumiejscowym, z instruktorem. Oprócz uczestników obozu latali piloci z całego kraju, przebywający w Lisich Kątach na kolejnym turnusie treningowym, ponadto także zaawansowani piloci, członkowie Aeroklubu Grudziądzkiego. Spośród tych ostatnich, młoda nauczycielka z Grudziądza, Aleksandra Lewandowska pokonała trójkąt 316 km z punktami zwrotnymi w Olsztynie i Toruniu, zdobywając warunek do złotej odznaki i diament.

Na tym starcie zastałem także dziesięciu uczniów czwartej już klasy Liceum Lotniczego w Dęblinie, którzy właśnie w Lisich Kątach uczyli się latać w ramach obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Podzieleni na dwie grupy mieli do dyspozycji nowoczesne, dwumiejscowe Puchacze i startowali za samolotem. Wyróżniali się zdyscyplinowaniem, przygotowaniem teoretycznym, kondycją psychofizyczną, pracą na starcie i nie ustępowali nikomu chęcią latania. Te, jakże ważne cechy młodych lotników podkreślał m.in. Marian Tengler, instruktor (społeczny) jednej z grup, członek Aeroklubu Śląskiego, z zawodu górnik, pracujący w kopalni węgla kamiennego „Staszic".

Drugą pięcioosobową grupę szkolił także społeczny instruktor, doświadczony pilot zawodowy i znany szybownik wyczynowy, były mistrz Polski Wiktor Sznurowski z Warszawy, który w Lisich Kątach przejął obowiązki od innego społecznego instruktora, Bogusława Sokołowskiego.

Uczniowie Liceum Lotniczego, junacy LPW, 17—18-letni młodzieńcy łatwo i szybko opanowywali kolejne tajniki latania. Chętnie opowiadali też o swoich pierwszych doznaniach podczas szkolenia w powietrzu, o sobie i swych planach.

Marek Wasilewski z Wyszkowa ma w rodzinie latającego wujka, co zdecydowało, że postanowił także zostać lotnikiem. Pierwsze loty były fajne, chociaż nie bez emocji i strachu. Najbardziej podobał mu się korkociąg. Chce być pilotem myśliwskim.

Syn tokarza i dziewiarki Jarosław Piórkowski z Jastrzębia Zdroju wspominał start z podpartym skrzydłem. Wszystko poszło jednak dobrze, nie przestraszył się. Pierwsze loty to ciekawe doznania i wiele nowego, co trzeba i warto poznać. W przyszłości chciałby latać na myśliwcach odrzutowych.

Sławomirowi Skrajnemu z Brodnicy najbardziej podobają się figury pilotażowe, a marzy o akrobacji. Chciałby skończyć WOSL i być pilotem wojskowym. Interesuje go też praca instruktora lotniczego, na przykład w aeroklubie.

Krzysztof Kręciejewski pochodzi z Leszna k. Kutna, a jego rodzice są pracownikami PKP. Pierwsze loty były dla niego po prostu fajne. Chciałby latać jak najwięcej i dostać się do WOSL.

Krzysztof Bugajczyk wywodzi się z Piastowa k. Warszawy a Mariusz Kułakowski — z Nidzicy. Pierwsze loty były spełnieniem ich pierwszych marzeń o lataniu. Na początku nie dowierzali, że podołają zadaniu, ale szybko przekonali się, że nieźle dają sobie radę. WOSL i samoloty odrzutowe — to ich dalsze zamierzenia.

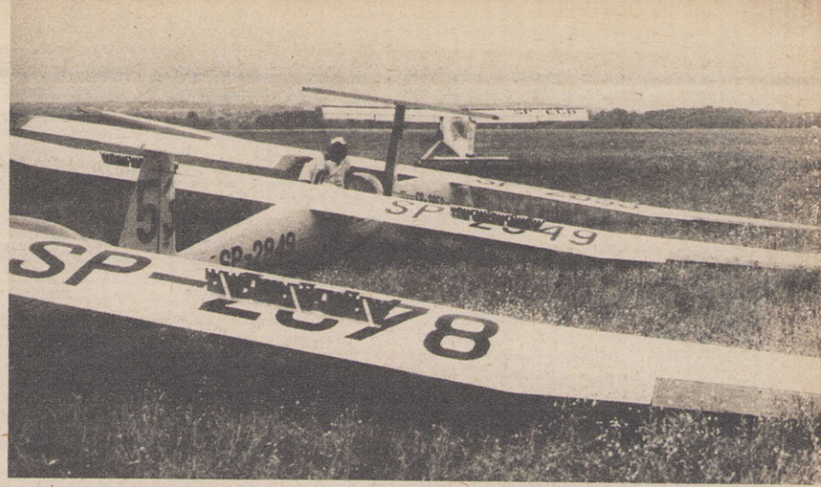
Rafał Figiel z Jaworzna, Sławomir Lorenc ze Zduńskiej Woli i Piotr Daniluk z Białej Podlaskiej chcieliby latać w przyszłości na śmigłowcach. Tymczasem cieszą się wspaniałymi wrażeniami i przeżyciami, jakie przynoszą im loty na szybowcach.

Robert Zawlik z Łasku od pierwszych lotów imponuje spokojem i decyzjami w powietrzu. Według instruktora Tenglera jest bardzo dobrym kandydatem na pilota szybkich, odrzutowych samolotów bojowych. Dla niego samego każdy lot jest ciekawy, chociaż pierwsze były najciekawsze. Matura i studia w WOSL to jego najbliższe plany.

Kolejnych kilkudziesięciu młodych ludzi jak co roku wystartowało z Lisich Kątów do lotniczej kariery. Co osiągną w lotnictwie? Kto z nich będzie znakomity i sławny? A może któryś z nich poleci kiedyś także w kosmos, kto wie?

Życzymy im spełnienia jakże pięknych, lotniczych marzeń.

HENRYK KUCHARSKI



Na zdjęciach autora: lipiec 1988 w Lisich Kątach. Od góry: starty szybowców za samolotem i wyciągarką. Powyżej: instr. M. Tengler (drugi z prawej) ze swoją grupą. Obok i poniżej: przed startem — A. Gębka, instr. Z. Mazurek z uczniem i J. Biedermann.

Publikowana praca została napisana na konkurs dziennikarski w trakcie XIV Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów przez przedstawiciela naszej redakcji, jako rezultat spostrzeżeń reporterskich dokonanych w WSK PZL: Warszawa-Okęcie, Świdnik, Rzeszów i Mielec.

60 LAT DOŚWIADCZEŃ

OFERTA

Specjalnością polskiego przemysłu lotniczego są samoloty lekkie i śmigłowce wielozadaniowe. Wytwórnie sprzętu komunikacyjnego PZL produkują: samoloty szkolno-treningowe, wielozadaniowe, komunikacji lokalnej (An-28), sportowe, rolnicze oraz silniki, śmigła, oprzyrządowanie rolnicze do samolotów i symulatory lotu. Z samolotów poprzednich generacji warto wymienić: An-2 (znacząca w skali światowej liczba 10 862 wyprodukowanych samolotów jednego typu, w tym 6 716 w wersji agro), TS-11 Iskra (pierwszy samolot odrzutowy całkowicie polskiej konstrukcji), PZL-104 Wilga (złote medale polskich pilotów na mistrzostwach świata oraz Europy), PZL-106 Kruk (samolot, który umożliwił rozwój polskich eksportowych usług agrolotniczych).

W latach osiemdziesiątych nasze wytwórnie płatowców rozwinęły się. Na Okęciu jako pierwszy polski samolot nowej generacji powstał w 1985 szkolno-treningowy PZL-130 Orlik (konstrukcja własna). Natomiast w Mielcu — dwusilnikowe: Mewa i An-28 (zaadaptowane licencje) i unikalna w świecie rodzina samolotów rolniczych Dromader o różnym udźwigu — od Mini do Super — powstała na bazie wysoko cenionego w usługach agro i pożarnictwie samolotu M-18.

Zakład w Świdniku wyprodukował ponad 6 tys. śmigłowców, z tego 80% na eksport (podobny wskaźnik eksportu mają wytwórnie samolotów). Na początku lat siedemdziesiątych nastąpiło odejście od licencji Mi-2 i w Świdniku przejęto odpowiedzialność konstrukcyjną za ten śmigłowiec, który obecnie ze względu na dużą liczbę udoskonaleń można uznać za konstrukcję rodzimą. Produkowany jest w wielu wersjach. Znalazł wielu odbiorców i na ich życzenie ma montowane różne urządzenia i wyposażenie specjalne, w zależności od potrzeb. Uznanie zdobyła zwłaszcza wersja agro, sprawdzona na kilku kontynentach, wyposażona w aparaturę: opryskującą, opylającą lub rozsiewającą. Razem z częściami zamiennymi i obsługą znajdzie nabywców do roku 2000. Obecnie trwają prace koncepcyjne nad jego następcą. Czy powtórzy niekwestionowany sukces handlowy poprzednika?

Szansę na podobne powodzenie ma nowy świdnicki śmigłowiec PZL W-3 Sokół — 14-miejscowy (zainteresowanie Aerofłotu), należący do klasy śmigłowców średnich (pod względem masy). Zadbano w nim o komfort załogi i pasażerów. Warianty: transportowy, pasażerski, sanitarny oraz możliwość innych — także wojskowych — zastosowań. Napęd stanowi silnik turbinowy PZL-10W opracowany przez WSK PZL Rzeszów, przy czym pomocne były doświadczenia z produkcją silnika TWD-10. Zalety śmigłowca — a zwłaszcza manewrowość, prędkość wznoszenia i udźwig — wzbudziły uznanie. Nie bez znaczenia dla potencjalnych odbiorców jest elegancja sylwetki.

Opracowano także nową i zmodernizowaną wersję Mi-2 przeznaczoną na eksport, PZL-Kania. Zastosowano nowe silniki Allison 250-C20B i awionikę firmy King, co świadczy o myśleniu proeksportowym.

Na deskach konstruktorów polskich lub na etapie prototypów są już samoloty nowszej generacji: Mrówka (do zabiegów biologicznych w rolnictwie), Kaczor (samolot rolniczy w nowym układzie), Gąsior (samolot pożarniczy o dużym udźwigu), Wilga 88 (wersja rozwojowa, ale ze znacznymi zmianami konstrukcyjnymi) i I-22 (następca TS-11 Iskra o zwiększonych możliwościach szkolno-treningowych i taktycznych). Myśl lotnicza konstruktorów, takich jak: Puławski, Drzewiecki, Dąbrowski, Sołtyk czy Dulęba, znajduje godnych kontynuatorów, potrafiących łączyć rodzime tradycje i doświadczenia z wyzwaniami przyszłości. Jednak o poziomie naszego lotnictwa decydują...

SILNIKI

Opracowanie płatowca trwa 2—6 lat, silnika zaś 5—10 lat. Aby napęd samolotu był ekonomiczny, optymalny i niezawodny potrzeba lat 15. Polski przemysł lotniczy zawsze miał większe możliwości produkcyjne płatowców niż silników.

Z powyższym twierdzeniem Stanisława Kraty — I sekretarza KZ PZPR WSK Rzeszów, byłego szefa produkcji tego zakładu — nie sposób się nie zgodzić. Przyczyną niedoboru silników były bariery techniczne i technologiczne, ale także nie rozwiązane problemy kooperacji w przemyśle silnikowym. Niedoinwestowany, przemysł ten dysponuje bazą, która jest wypadkową techniki sprzed lat trzydziestu i nowych rozwiązań opartych na automatyzacji i komputeryzacji, co w rezultacie daje poziom średni. Takie są warunki produkcji silników u nas.

Drugi problem to koncepcje silników. Opracowanie dobrego napędu wymaga czasu i ryzykownych nakładów, które nie zawsze zwracają się. Światowi potentaci niechętnie uchylają rąbka tajemnicy. Zasługą naszych inżynierów jest to, że potrafią tak udoskonalić przestarzałe już wzorce licencyjne, aby otrzymać silnik na dobrym poziomie europejskim.

Mamy 3 wytwórnie silników — WSK PZL Dębica (silniki Franklin), WSK PZL Kalisz (silniki Asz-621R) i WSK PZL Rzeszów. Silniki Franklin: 2A-120 (2-cylindrowy), 6A-350C (4-cylindrowy), 6AS-350A (6-cylindrowy) wciąż wymagają dopracowania.

Centrum polskiego przemysłu silników lotniczych pozostaje Rzeszów. Tutaj decydują się losy najważniejszych przedsięwzięć w tej dziedzinie. Ważna jest nie tylko liczba wyprodukowanych silników, ale także ich resurs i ekonomiczność oraz niezawodność. Częściej zmienia się napęd niż płatowiec — przykładowo w TS-11 Iskra stosowano kolejno silniki: HO-10, SO-1, SO-3 i SO-3W.

Na przełomie lat osiemdziesiątych w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Napędów Lotniczych w Rzeszowie opracowano projekt silnika PZL-10W (turbinowy) dla Sokoła i zaadaptowano licencyjny TWD-10B (również turbinowy) dla An-28. Ponieważ te statki powietrzne będą naszą podstawową ofertą eksportową, wdrożenie wymienionych silników do produkcji jest zadaniem węzłowym. WSK PZL Rzeszów ma stosowne doświadczenia — 28 tys. silników w ciągu 50 lat istnienia wytwórni, z tego 38% eksportowanych bezpośrednio, a 40% w samolotach gotowych.

IMPULSY

WSK PZL Warszawa-Okęcie istnieje 60 lat. Powstała w 1928 jako PZL-Wytwórnia Płatowców nr 1, po przejęciu personelu i unowocześnieniu obiektów Centralnych Warsztatów Lotniczych, a jej tradycje sięgają towarzystwa Awiata (1910). Wytwórnia była i jest jednym z najważniejszych zakładów przemysłowych w stolicy.

W zaniedbanej cywilizacyjnie Małopolsce zlokalizowano w latach trzydziestych Centralny Okręg Przemysłowy, a w jego obrębie Wytwórnię Płatowców w Mielcu i Wytwórnię Silników Lotniczych nr 2 w Rzeszowie. W okresie 1937—38 nad Wisłokiem powstała ówcześnie nowoczesna fabryka, która w połowie 1939 montowała już pierwsze rzeszowskie silniki — PZInż-Junior i PZInż-Walter (licencja czechosłowacka) — przeznaczone do legendarnych dziś samolotów z rodziny RWD. Z perspektywy obecnego znaczenia tego regionu w polskim, a także światowym przemyśle lotniczym i silnikowym, tytuł słynnego reportażu Wańkowicza o COP można uzupełnić — „Sztafeta... lotnicza". W tamtym czasie była to inwestycja wiodąca II Rzeczypospolitej, o dużym znaczeniu nie tylko dla lotnictwa i obronności. Mieszkańcom okolic Rzeszowa i Mielca obie wytwórnie przyniosły awans społeczny.

Podobna sytuacja powtórzyła się po wojnie w Świdniku, kiedy w szczerym polu wybudowano na początku lat pięćdziesiątych zakład produkujący śmigłowce, a wokół niego miasto. Wytwórnia nawiązywała — w tradycji lotniczej regionu — do udanych konstrukcji Lubelskiej (ex-Podlaskiej) Wytwórni Samolotów, oznaczonych PWS/LWS. Pod innymi względami — produkcja seryjna wiropłatów — była przedsięwzięciem pionierskim w kraju.

Dzisiejsze osiągnięcia wszystkich zakładów WSK PZL przekraczają ilościowo i jakościowo dokonania tamtych czasów, które przytoczyłem dla zobrazowania — często pomijanego — impulsu, jaki dało lotnictwo rozwojowi gospodarki kraju.

Przemysł lotniczy jest nośnikiem postępu technicznego. Znakiem czasu są kompozyty i komputery, wiele więc zależy od współpracy z przemysłem chemicznym i elektronicznym. Maszyny sterowane cyf-

rowo wymagają rozwiązania wielu zagadnień z zakresu automatyki, ale tam, gdzie jest to możliwe eliminują zbędny nakład siły roboczej. Postęp materiałowy widać w Orliku — niektóre elementy są kompozytowe, podobnie jak projektowane podwozie Wilgi-88 czy łopaty wirników Sokoła, ale włókna i utwardzacze nie są niestety produkowane przez nasz przemysł chemiczny.

Ponieważ inne gałęzie gospodarki nie wspierają go, przemysł lotniczy sam inicjuje potrzebne badania. Przykładowo — w Instytucie Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej pracuje, kierowany przez doc. Jana Gruszeckiego, zakład systemów sterowania. Dla potrzeb przemysłu zaprojektowano tam: system badań modelowych metodą elastooptyczną, system optymalnej rejestracji parametrów lotu, komputerowe sterowanie próbami. W WSK PZL Rzeszów trwają prace nad mikroprocesorowym układem sterowania silnikiem TWD-10B.

Podobne przedsięwzięcia podejmowane są na Okęciu: sterowane komputerowo stanowisko prób zmęczeniowych oraz symulacja z użyciem komputera. Prace nad tym ostatnim zagadnieniem zaowocowały współczesnym symulatorem lotu, umieszczonym na stojaku z układem hydraulicznym. W połączeniu z Orlikiem jest to oferta znakomita. Na taki symulator czekają WOSL w Dęblinie i OSPL w Rzeszowie. W warszawskim Zakładzie Innowacyjno-Wdrożeniowym Systemów Symulacyjnych i Elektronicznych opracowano także komputerowe systemy projektowania i analizy danych, uzyskanych w czasie prób i badań wytwarzanych samolotów.

Polski przemysł lotniczy ma wciąż nie wykorzystane moce produkcyjne. O jego rozwoju decydują nie tylko zamówienia, ale także stabilna polityka gospodarcza. Zbyt często biura konstrukcyjne likwidowano, aby tworzyć je ponownie! A przecież na przykład Orlik — konstrukcji inż. Tomasza Wolfa — jest przejawem myśli konstruktorskiej, a nie skutkiem zamówienia. Wyprzedzenie potencjalnego zamówienia, umożliwiło rozwój różnych wersji samolotu. Gdy zamówienie nadeszło, to samolot już był i nie trzeba było czekać latami na opracowanie konstrukcji lub optymalizację wersji. To jest właściwa droga.

Pozytywny efekt daje współpraca wszystkich zakładów lotniczych. Dodatkowym wynagrodzeniem jest samolot czy śmigłowiec — dobry i bezpieczny. Piękne dzieło człowieka — spełniony mit — statek powietrzny.

Ludzie naszego przemysłu lotniczego i silnikowego przepracowali 60 lat dla własnych skrzydeł Polski.

WALDEMAR CZERNISZEWSKI

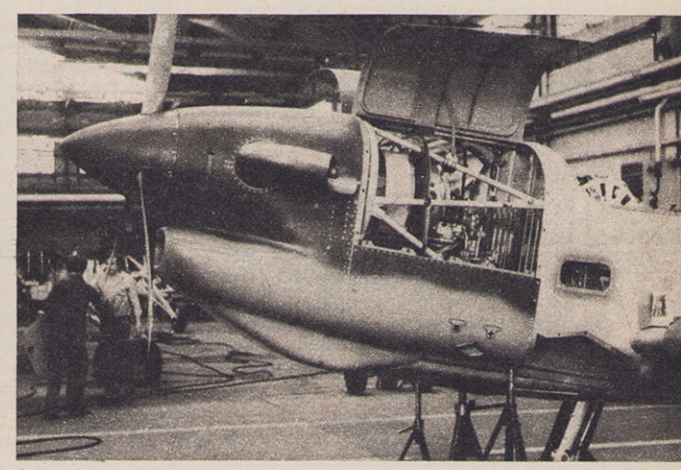
1

2

3

4

5


6

7

8

9

10

NA ZDJĘCIACH: 1 — PZL Sokół, 2 — PZL-130 Orlik, 3 — PZL Turbo Kruk, 4 — An-28, 5 — PZL Kania, 6 — PZL-130 Orlik z silnikiem turbo i śmigłem 3-łopatowym, 7 — PZL M-18 Dromader w wersji agro, 8 — PZL M-26 Iskierka, 9 — PZL-110 Koliber, 10 — mały symulator lotniczy.

Zdjęcia: L. Zielaskowski (6), W. Czerniszewski (1), H. Kucharski (1), J. Łazarski (1) i WSK PZL Warszawa Okęcie (1)

NASZE ROZMOWY

z inż. BOGDANEM JANKIEWICZEM emerytowanym, zasłużonym pracownikiem PLL LOT

13 OPRAWIONYCH TOMÓW

— Witamy Pana w naszej redakcji i prosimy o przedstawienie się Czytelnikom. Zacznijmy od Pańskiego życiorysu.

— Urodziłem się 3 grudnia 1912 w Białej Cerkwi na Ukrainie, gdzie ojciec — Józef był geometrą.

— Ma Pan więc teraz 75 lat, cieszy się dobrym zdrowiem, co widać, i jeszcze Pan pracuje?

— Tak, na pół etatu w dziale szkolenia PLL LOT.

— Jak Pan trafił do lotnictwa?

— W 1921 wróciłem z matką do Polski, ojciec powrócił wcześniej z wojskiem polskim. Z rodzicami zamieszkałem w Kielcach, gdzie uczęszczałem do gimnazjum im. Jana Śniadeckiego, w którym w 1931 zdałem maturę. Później poszedłem do wojska, do Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim. Po czterech miesiącach zostałem przeniesiony do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie.

— Tak to się zaczęło...

— Właśnie. Przez rok szkoliłem się w pilotażu samolotowym, który ukończyłem w sierpniu 1932 w stopniu kpr. podchorążego pilota. Muszę podkreślić, że miałem szczęście, gdyż w czasie mego rocznego pobytu w Dęblinie dowódcą eskadry szkolnej pilotażu był por. Franciszek Żwirko, a jego zastępcą por. Janusz Meissner.

— To może się Pan uważać za wychowanka naszego sławnego pilota, zwycięzcy Challenge'u 1932, których niewielu żyje już w kraju. Wybiera się Pan zapewne na Zjazd Absolwentów Szkoły Orląt, który odbędzie się w dniach 20—21 sierpnia, w związku z 60-leciem pierwszej promocji w Dęblinie?

— Tak, będę się starał.

— To od Dęblina zaczęło się Pańskie lotnicze życie. A, co potem?

— Po skończeniu dęblińskiej podchorążówki przeniesiony zostałem do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie na miesięczny staż, latałem w eskadrze treningowej na samolotach Breguet XIX. W tym czasie podjąłem studia na Wydziale Geodezji Politechniki Warszawskiej. Jako rezerwista miałem loty treningowe w 1 Pułku.

— Długo to trwało?

— Niedługo. Trudno było mi to pogodzić życiowo. Po roku przerwałem studia. W październiku 1933 wstąpiłem, od razu na drugi rok, do Szkoły Podchorążych Inżynierii w Warszawie, z zastrzeżeniem, że po skończeniu szkoły i trzech latach służby w którymś z batalionów saperów, przejdę do służby w lotnictwie wojskowym. Szkołę ukończyłem w październiku 1936 i otrzymałem nominację na stopień podporucznika. Przez trzy lata pełniłem służbę w batalionie mostowym pod Modlinem. W marcu 1939 awansowałem do stopnia porucznika i od października tegoż roku miałem już przejść do 1 Pułku Lotniczego.

— Ale 1 września 1939 wybuchła wojna...

— W Wojnie Obronnej Polski 1939 byłem dowódcą samodzielnego armijnego plutonu przepraw ciężkich w Armii „Modlin". 10 września zostałem przydzielony do obrony Warszawy, w której walczyłem aż do jej kapitulacji 28 września 1939.

— Potem?

— Dostałem się do niemieckiej niewoli. Przebywałem w oflagach w Niemczech, m. in. w Lubece i w Doessel w Westfalii. W kwietniu 1945 wyzwolili nas Amerykanie.

— I podjął Pan starania powrotu do kraju?

— Nie od razu. Przez rok, od kwietnia 1945 do marca 1946 byłem w wojsku polskim na Zachodzie, pełniłem służbę oficerską w Pierwszej Polskiej Samodzielnej Brygadzie Spadochronowej, tej samej, która w 1944 brała udział w desancie sprzymierzonych pod Arnhem. W ramach brytyjskiej armii okupacyjnej w Niemczech (BOAR) stacjonowała ona w Voerden, w rejonie Osnabrück. Tamże podjąłem starania o powrót do kraju. Po zdemobilizowaniu powróciłem w końcu marca 1946 do Warszawy.

— Ciągnęło Pana do lotnictwa?

— Tak, ale nie od razu się do niego dostałem. Najpierw, przez dwa lata pracowałem w Warszawskiej Dyrekcji Przemysłu Motoryzacyjnego. Dopiero w marcu 1948 przeszedłem do LOTU.

— I tak związał Pan swe życie zawodowe i osobiste z LOTEM, co z uznaniem należy odnotować, ponieważ w tym roku minęło już 40 lat Pańskiej pracy w PLL LOT. Może powie Pan pokrótce jak ona przebiegała?

— Przez rok pracowałem w biurze technicznym, którego następnie zostałem kierownikiem. W 1951 przeszedłem do działu eksploatacji, pełniłem w nim m. in. różne funkcje kierownicze przez prawie 15 lat. We wrześniu 1966 objąłem stanowisko kierownika placówki LOTU w Moskwie, w której przebywałem do końca 1969. Po powrocie, od 1970 zajmowałem stanowisko kierownika wydziału krajowej obsługi towarowej. W międzyczasie byłem też zastępcą dyrektora ds. eksploatacji. W drugiej połowie 1977 pełniłem w stolicy Białorusi Mińsku, funkcję koordynatora przewozów LOTU. W 1978 przeszedłem na emeryturę i podjąłem pracę na pół etatu w dziale eksploatacji technicznej. W latach 1981—1986 nie pracowałem, od 1 stycznia 1987 zatrudniłem się ponownie w PLL LOT na pół etatu, tym razem w dziale szkolenia, gdzie pracuję do dziś.

— Został Pan uhonorowany, odznaczony za swą pracę?

— Tak. Mam Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski i kilka innych odznaczeń.

— Dowiedzieliśmy się, że Pańskim hobby jest zbieranie dokumentacji dotyczącej historii polskiej komunikacji lotniczej?

— Tak, pasjonuję się tym od lat, ale zbieram materiały tylko z lat międzywojennego dwudziestolecia.

— Dużo tego jest?

— No, sporo, trzynaście oprawionych tomów, w sumie 1650 stron.

— Co zawierają te zbiory?

— W większości odbitki kserograficzne różnych dokumentów, publikacji prasowych, archiwaliów, dużo fotografii dotyczących naszych przewoźników powietrznych, Aerolotu, Aerolloydu i LOTU. W wolnych chwilach szukam w archiwach, czasem coś dają znajomi, wiedząc że zbieram materiały o przedwojennej komunikacji lotniczej. Przejrzałem prawie całą prasę z tego okresu, wiele wydawnictw. Dążę do tego, aby zebrać możliwie najpełniejszą dokumentację.

— Czy LOT wie, że ma Pan takie bogate zbiory i czy ktoś z nich w ogóle korzysta?

— LOT wie, jak będą chcieli, to skorzystają. W zasadzie nie lubię pożyczać, ale mogę udostępnić wszystko to na miejscu, u mnie w domu. Przychodząc do redakcji sądziłem, że interesują Was moje zbiory, w związku ze zbliżającym się 60-leciem LOTU, a nie moja skromna osoba.

— Interesuje nas Pan i Pańskie zbiory. Być może skorzystamy z nich.
— Prywatnie jest Pan...?

— Jestem wdowcem, żona Alina zmarła w 1981. Mam dwie dorosłe córki, Teresę i Ewę, obie pracują także w PLL LOT. Cieszę się dwoma wnuczętami: Alina ma 6 lat, a Michał 5 lat.

— Dziękujemy za wizytę w redakcji i rozmowę.

Rozmawiał:
JERZY R. KONIECZNY

MiG-29 w FARNBOROUGH

Sensacyjną wiadomość zamieścił dziennik „Izwiestia": Związek Radziecki po raz pierwszy zademonstruje publicznie na wystawie za granicą nowoczesny samolot wojskowy. Na rozpoczynającym się 4 września br. międzynarodowym salonie lotniczym w Farnborough zostanie wystawiony samolot myśliwski MiG-29. Oprócz niego będzie pokazany, znany już za granicą, największy odrzutowy samolot transportowy An-124 Rusłan.

Informacja dotycząca pokazania publicznego za granicą MiGa-29 dlatego jest sensacyjna, że od wielu lat ZSRR demonstrował na salonach lotniczych wyłącznie samoloty cywilne. Jednak nie było tajemnicą, że w radzieckie myśliwce są wyposażone siły powietrzne nie tylko krajów sojuszniczych z Układu Warszawskiego, ale również niektórych państw „trzeciego świata".

Przed salonem w Farnborough przytaczamy z tej okazji wypowiedzi konstruktorów, pracowników przemysłu i pilotów.

R. BIELAKOW, konstruktor generalny firmy MiG:

— MiG-29 sprzedajemy już za granicę i prasa międzynarodowa, oczywiście, wie o tym. Natomiast światowa społeczność techniczna jeszcze nie zna tego samolotu. Nie jest to sytuacja w pełni normalna.

Zainteresowanie MiGami jest tradycyjne. Dlatego pokażemy MiG-29 nie tylko na stoisku, ale także w powietrzu, by wszechstronnie zademonstrować ich możliwości pilotażowe:

A. BATKOW, dyrektor departamentu Ministerstwa Przemysłu Lotniczego ZSRR:

— MiG-29 zostanie przez nas zademonstrowany jako odpowiedź na zbudowanie w USA myśliwców F-15, F-16 i F-18.

Jest to także wyrazem zmian w propagandzie poziomu rozwoju nauki i techniki Kraju Rad.

M. WALDENBERG, specjalista prowadzący ds. samolotu MiG-29:

— Mamy uzasadnione podstawy do twierdzenia, że MiG-29 jest obecnie jednym z najlepszych na świecie myśliwców szturmowych. Jesteśmy przekonani, że nasz samolot będzie w pełni konkurencyjny na rynku najnowszego sprzętu lotniczego. I wcale nas nie peszy fakt, że zamierzamy pokazywać swoje nowe osiągnięcia, bowiem koncepcje i pomysły stale wyprzedzają zbudowane już maszyny.

W Wielkiej Brytanii MiGi będą demonstrować w locie piloci doświadczalni naszej firmy: A. Kwoczur i R. Taskajew. Nawiasem mówiąc, w wystarczającym stopniu władają oni angielskim, by utrzymywać łączność z dyspozytorami ruchu powietrznego tych krajów, nad którymi będą przelatywać. A w Farnborough dołączy do nich szef pilotów naszej firmy, W. Mienicki. Zatem do Farnborough uda się załoga najwyższej klasy.

S. SAMKO, porucznik gwardii, pilot MiGa-29 w jednej z jednostek wojskowych:

MiG-29 to czwarty typ samolotu myśliwskiego, na jakim się przeszkoliłem. Wszelkie porównania wypadają na jego korzyść — prędkość naddźwiękowa, doskonała zwrotność, wspaniała widoczność z kabiny i silne uzbrojenie, to cechy, które umożliwiają niezawodne rażenie każdego celu powietrznego i naziemnego. Nieprzypadkowo MiGa-29 nazywa się samolotem myśliwskim przeznaczonym do zdobycia przewagi w powietrzu.

Podkreślę jeszcze jedną jego cechę — wygoda, a nawet komfort jego kabiny. Aby ułatwić pracę pilota w powietrzu, konstruktorzy MiGa-29 zdołali zapewnić łatwość sterowania nim bez zbędnego wysiłku — jest on posłuszny pilotowi nawet podczas przeciążeń, gdy ręka zaczyna ważyć około 100 kg. Podczas takich ewolucji temperatura pokrycia samolotu dochodzi do 100°C. Ale pokładowe urządzenia klimatyzacyjne utrzymują w kabinie normalną temperaturę.

Jednym słowem, z przyjemnością latam na tym MiGu, chociaż doskonale wiem, że stanowi on bardzo groźną broń. Dobrze, że jest ona w naszych rękach, ale jako obywatel radziecki chciałbym, aby nie trzeba było jej używać...

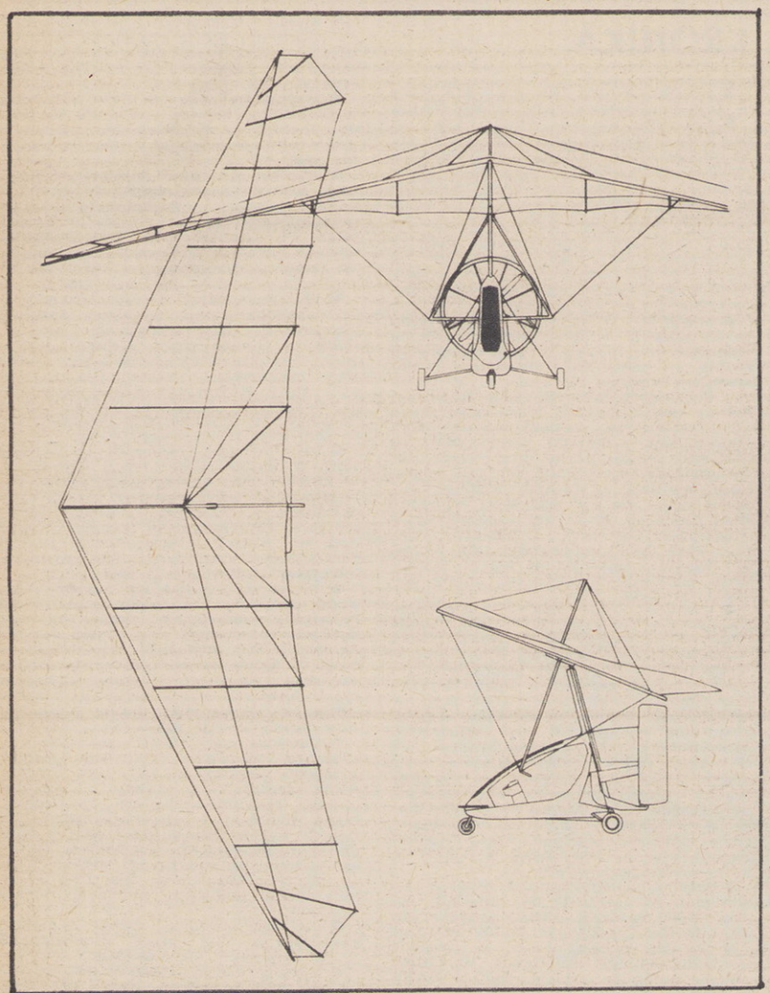
W. KOWALSKI, podporucznik gwardii, pilot MiGa-29 w jednej z jednostek wojskowych:

— Samolot umożliwia wykonywanie w powietrzu takich figur, które dosłownie są sprzeczne ze wszystkimi dotychczasowymi poglądami na temat taktyki pojedynku w powietrzu. Przeciwnik bywa oszołomiony kaskadą wykonywanych ewolucji i szybkością, z jaką pilot MiGa-29 może zająć najkorzystniejszą pozycję do ataku.

Jednocześnie MiG-29 może na niedużej prędkości towarzyszyć samolotom transportowym, a nawet wolno lecącym śmigłowcom. Może on przyjść z pomocą samolotowi, który znalazł się w trudnej sytuacji, i jako prowadzący doprowadzić go za sobą na lotnisko w celu wylądowania...

(BJW)

Na zdjęciu: MiG-29



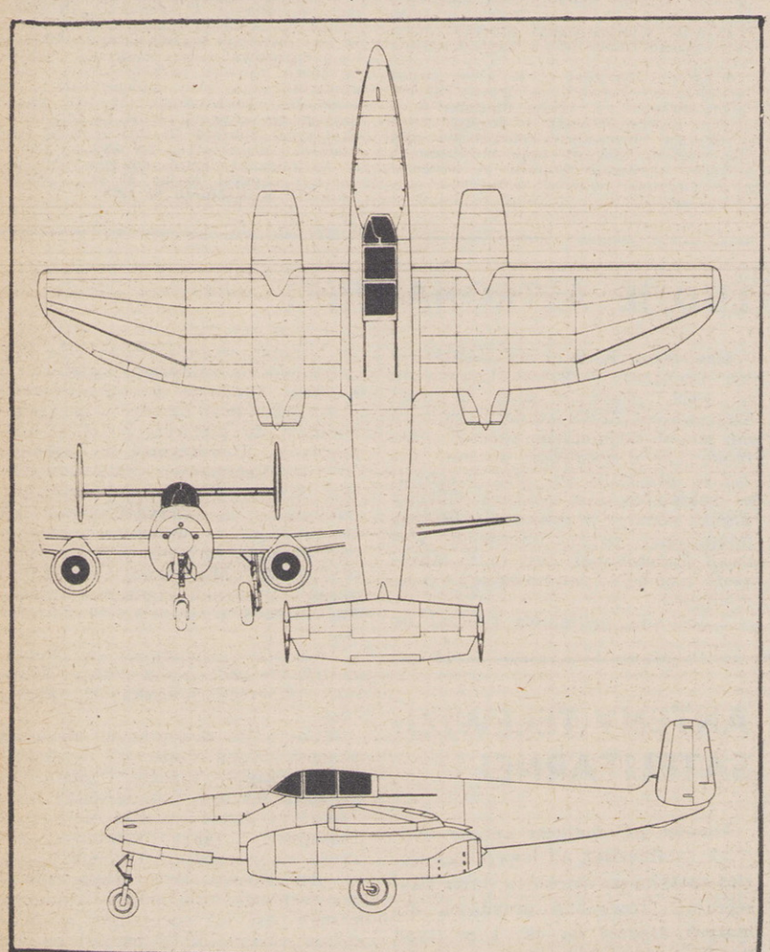
MOTOLOTNIA DELTA-AGRO

Motolotnie przedstawione na zlocie lekkich aparatów SLA-87 w Tuszyno stanowiły tradycyjne rozwiązania aerodynamiczne i konstrukcyjne. Konstruktorzy z Rygi J. Przybylski, H. Kuleszow i O. Ore opracowali w 1987 motolotnię Delta Agro, która swój pierwszy lot wykonała na SLA-87. Może być wyposażona w instalację opryskującą, zbiornik ciekłych chemikaliów i zastosowana do opryskiwania upraw rolnych. Oblot wykazał, że motolotnia wymaga dalszego dopracowania konstrukcyjnego, tym niemniej stanowi oryginalne rozwiązanie o znacznych cechach użytkowych w zakresie opryskiwania małymi dawkami.

Delta Agro jest jednomiejscowym aparatem latającym wykorzystującym typowe lotniowe skrzydło o obrysie trapezowym, ze znacznym zwichrzeniem geometrycznym, dodatnim w partii centralnej i ujemnym w części zewnętrznej, przypominającym zwichrzenia latającego skrzydła. Ma ono sztywną krawędź natarcia i miękkie pokrycie oraz krawędź spływu nieco wciągniętą między usztywnieniami pełniącymi rolę żeber skrzydła. Motolotnia ma krótki kadłub skrzynkowy mieszczący pilota w pozycji półleżącej. Za plecami pilota usytuowany jest wolnonośny skośny maszt, na którym zawieszone jest skrzydło. Ma ono w płaszczyźnie symetrii element, na którego górnym końcu zaczepione są górne linki (3 z każdej strony skrzydła). Dolną część tego elementu, pod skrzydłem, stanowi sterownica o długim odcinku poziomym, trzymanym przez pilota przy sterowaniu motolotnią, na której końcach, zaczepione są z każdej strony 4 dolne linki skrzydła, usztywniające komplet skrzydłowy. Zależnie od ruchów pilota skrzydło może zmieniać kąt natarcia oraz być przechylane na boki.

Kabina ma duże boczne wykroje ułatwiające wsiadanie i wysiadanie. Umieszczono w niej przyrządy pokładowe. U spodu kabiny znajduje się stałe podwozie trzykołowe z przednim kółkiem. Koła główne osadzone są na resorowych wolnonośnych goleniach, połączonych linkami z kadłubem. Za pilotem znajduje się rama, na której zamocowano pchający zespół napędowy złożony z silnika szeregowego o stojących cylindrach, o mocy 25 kW i śmigła dwułopatowego o skoku 0,6 m i statycznym ciągu 60 kg. Śmigło obudowano pierścieniem powiększającym jego sprawność oraz zastosowano opływowy kołpak piasty. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,7 m, długość — 3,47 m, wysokość — 3,07 m, pow. skrzydła — 16 m², wydłużenie — 7,16, średnica śmigła — 1,04 m, rozstawy: kół — 1,75 m, osi — 1,8 m. **Masy:** własna — 120 kg, użyteczna — 200 kg, startowa — 320 kg. **Obciążenia:** skrzydła — 20 kg/m², mocy — 12,8 kg/kW. **Osiągi:** prędkości: max. — 80 km/h, przeciągnięcia — 50 km/h, wznoszenia — 1,5 m/s.



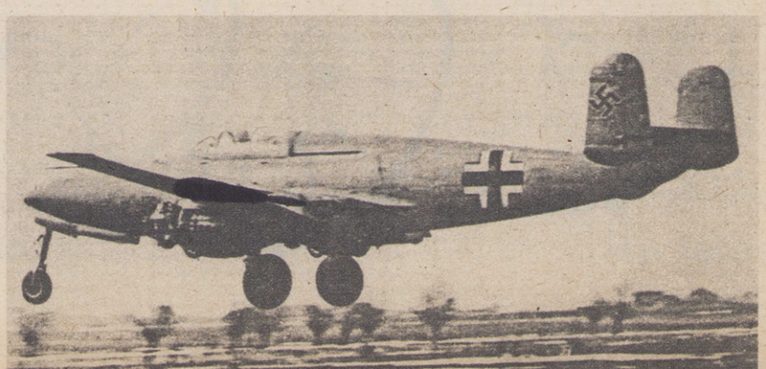
MYŚLIWIEC ODRZUTOWY HEINKEL HE-280

Próby pierwszego niemieckiego odrzutowca He-178 (SP, nr 32/1988), jakkolwiek zlekceważone przez władze lotnictwa III Rzeszy, dowiodły, że budowa samolotu z napędem odrzutowym jest przedsięwzięciem realnym. Jeszcze w 1939 zespół konstrukcyjny zakładów Heinkel, pod kierownictwem inż. Roberta Lussera, przystąpił do prac nad projektem odrzutowego samolotu myśliwskiego. Samolot otrzymał oznaczenie He-280 (poza normalną numeracją, przyznawaną przez RLM). Prace przebiegały szybko i już we wrześniu 1940 pierwszy prototyp, He-280 V1 był gotów do lotu.

He-280 zbudowano w układzie jednomiejscowego, dwusilnikowego, wolnonośnego dolnopłata, z podwójnym usterzeniem pionowym. Układ dwusilnikowy zastosowano w celu uzyskania dostatecznie dużego ciągu i niezbędnej niezawodności. Silniki (w pierwszym prototypie Heinkel-Hirth He S-8 o ciągu 5,9 kN każdy) zostały podwieszone pod skrzydłami o prostokątno-eliptycznym obrysie. Zakryta kabina pilota, z odsuwaną do tyłu częścią osłony, umieszczona była przed krawędzią natarcia płata. Samolot miał cały szereg wyjątkowo nowoczesnych rozwiązań, np. trójkołowe wciągane w locie podwozie i wyrzucany w razie niebezpieczeństwa fotel pilota (!). Z powodu opóźnienia w dostawie silników podjęto próby samolotu w locie bezsilnikowym. Starty odbywały się z holu. Do połowy marca 1941 pilot Bader wykonał 41 takich lotów.

Pierwszy lot He-280 V1 z silnikami He S-8 (ale ze zdjętymi osłonami) odbył się 1941-04-02, a pilotem był Fritz Schäfer. Drugi lot (już z osłonami) wykonany został w trzy dni później, w obecności zaproszonych władz z Udetem na czele. W maju tego roku oblatano również następny prototyp, V2, a w lipcu — V3 z udoskonalonymi silnikami He S-8A (2 x 7 kN). Ogółem zbudowano 8 prototypów He-280, na których wypróbowywano różne typy silników m.in. Junkers Jumo 004 (2 x 8,3 kN) i BMW 003. Na pierwszym prototypie (V1) próbowano nawet pulsacyjne silniki Argus As-014 do latającej bomby Fi-103 (V-1), ale w locie tym (1942-01-13) samolot uległ oblodzeniu i pilot musiał awaryjnie opuścić go przy użyciu fotela wyrzucanego (po raz pierwszy w historii lotnictwa!). Na drugim prototypie, wyposażonym w silniki Jumo 004, zabudowano też docelowe uzbrojenie — 3 stałe działka MG-151 (20 mm) w dziobie kadłuba. Dla udowodnienia swej jakości He-280 wziął udział w pozorowanej walce ze słynnym myśliwcem Fw-190, uzyskując zdecydowaną przewagę. Pomimo tych starań i niewątpliwych zalet samolotu, władze lotnictwa III Rzeszy nie podjęły decyzji o wprowadzeniu go do produkcji. Program myśliwca został przerwany w końcu 1942, a prototypy latały jeszcze do września 1943, wypróbowując m.in. usterzenie Rudlickiego (V7 i V8). (J. S.)

DANE TECHNICZNE He-280 V2 (2 x 8,3 kN). Wymiary: rozpiętość — 12 m, długość — 10,2 m, wysokość — 3,2 m. **Masy:** własna — 3 350 kg, w locie — 5 200 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 820 km/h (6 000 m), wznoszenie — 25 m/s, pułap — 15 000 m, zasięg — 700 km. **Na zdjęciu: pierwszy lot He-280 V1, 1941-04-02; na rysunku: He-280 V2.**



W KOREI POŁUDNIOWEJ

Pierwsze naziemne stacje satelitarne systemu Intelsat powstały w Seul-Kum-San (127°29'E i 36°07'N) i są czynne: SKS-1 od czerwca 1970; SKS-2 (?), SKS-1 produkcji amerykańskiej z anteną 27 m. Obie stacje współpracują z satelitami znad Oceanu Spokojnego.

W 1986 została powołana Koreańska Agencja Kosmiczna (Institute of Space Sciences and Astronomy) zajmująca się przede wszystkim szkoleniem kadr dla teledetekcji. Z okazji Igrzysk Olimpijskich w 1988 Seul ma otrzymać środki łączności satelitarnej na poziomie wyższym od znanego z poprzednich olimpiad letnich. Będziemy mieli możliwość sami to sprawdzić.

Francuskie przedsiębiorstwo teledetekcyjne GDTA prowadziło w 1985—1986 rozmowy konsultacyjne w sprawie budowy stacji centralnej dla Korei Południowej.

NA WYSPACH HAWAJSKICH

Od 1984 są one objęte systemem łączności satelitarnej Spacenet. Na Hawajach dwie pierwsze naziemne stacje satelitarne systemu Intelsat zbudowano w Psumalu przed 1971. Jedna z nich służąca do namiarów i zdalnego sterowania satelitami ma antenę 13 m.

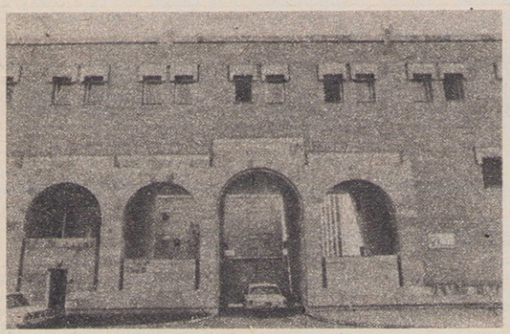
W NOWEJ KALEDONII

Od 1987 jest ona w sieci systemu obrazowania satelity teledetekcyjnego Spot.

Poza tym różnymi systemami łączności satelitarnej są objęte praktycznie wszystkie większe wyspy Oceanu Spokojnego, przede wszystkim będące bazami amerykańskimi. Należy dodać, że personel tych baz korzysta z własnej wojskowej telewizji i radiofonii, także satelitarnej.

UZUPEŁNIENIE

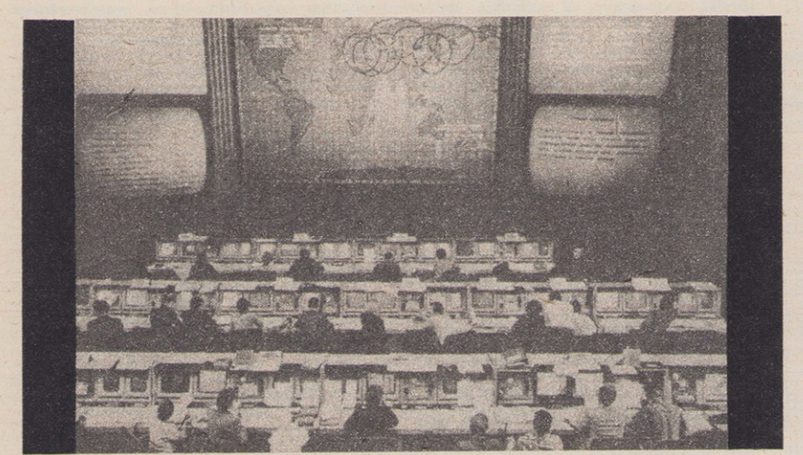
Do informacji o astronautyce wietnamskiej (SP nr 29/1988) można dodać, że dawny Wietnam Południowy miał w Vung Tau pierwszą naziemną stację satelitarną produkcji brytyjskiej pracującą w systemie Intelsat od 1972, z anteną skierowaną na satelitę nad Oceanem Spokojnym.



Widok gmachu Centrum Kierowania Lotem (CUP) czynnego od 1970 w Kaliningradzie pod Moskwą. Podczas pierwszego lotu załogowego radziecko-francuskiego pracowało tu ok. 2 500 osób, w tym ok. 1 000 kobiet. Loty załogowe obsługują zwykle całodobowo 4 ekipy liczące ok. 1 000 osób: trzy pracujące po 8 h, jedna rezerwowa. Na drugim zdjęciu — główna sala kontroli lotu. Sale pomocnicze były w 1982 przeznaczone do obsługi specjalistycznej: stacji Salut, Sojuzów-T oraz Progressów. W ZSRR istnieją też inne ośrodki kierowania lotami kosmicznymi.

Zdjęcia: „Air et Cosmos"

CUP



KRONIKA

● W połowie lipca 1988 wykryto 4. wadę w zespole samolotu kosmicznego NASA.

● 1988-07-06 do 11. Przebywający z oficjalną wizytą w USA szef sztabu generalnego ZSRR marsz. S. Achromiejew zwiedził m.in. bazę USAF, gdzie zapoznał się z rakietą międzykontynentalną Minutman-2, bombowcem B-1B, samolotami myśliwskimi a także był na lotniskowcu „Teodore Roosevelt" podczas lotów samolotów pokładowych. Było to zapoczątkowanie wizyt dowódców sił zbrojnych obu państw, okrętów wojennych oraz wojskowych sportowców, historyków, lekarzy i innych.

● 1988-07-04. W odeskim zjednoczeniu przemysłowym budowy żurawi ciężkich zmontowano pierwszy z nich o udźwigu 80 Mg na podwoziu transportera rakiet średniego zasięgu zlikwidowanych zgodnie z układem INF. Nastąpiło to po zaledwie nieco ponad 5 miesiącach pracy od rozpoczęcia projektowania, przy współudziale polskiego przedsiębiorstwa BUMAR. Nowy dźwig przewyższa dotychczasowe urządzenia seryjne, pokonuje bezdroża, przeszkody wodne do 1 m, a silnik 478 kW (650 KM) zapewnia dużą prędkość. Wcześniej współpracująca z zakładami w Odessie firma zachodnioniemiecka L-W zmontowała tam pierwszy żuraw o udźwigu 154 Mg na 6-kołowym podwoziu transportera rakiet SS-20, o długości 16 m.

● Czerwiec—lipiec 1988. 70 radzieckich inspektorów układu INF kontrolowało USA (m.in. składy w Colorado, Fort Huachuca, bazę rakietową USAF w Davis-Monthan). Poza tym inspektorzy radzieccy przeprowadzili w lipcu—sierpniu kontrolę baz rakietowych USA m.in. w W. Brytanii (łącznie 26 obiektów w USA i Europie Zachodniej), zaś inspektorzy amerykańscy 133 obiektów radzieckich w ZSRR, CSRS i NRD, m.in. zakłady przemysłowe im Kalinina w Swierdłowsku. Stałe stanowiska obserwacyjne inspektorów są w Magna w pobliżu Lake City (zakłady Hercules Aerospace, gdzie były wytwarzane rakiety Pershing-2) oraz w Wotkinsku w ZSRR (o którym pisaliśmy w SP).

● Satelita teledetekcyjny Spot-A (1) wykonał od 1987-02-22 do 1988-02-22 ponad 10 500 okrążeń Ziemi, przebył ok. 475 mln km i przekazał 625 000 obrazów.

● W 1988 trwają prace w sprawie międzynarodowej współpracy w ratownictwie załóg na orbicie. Oprócz NASA interesuje się tym problemem Japonia (H2 i Hope od 1996) i Europa Zachodnia (Ariane 5 i Hermes od 1999). Także Komisja Wiedzy i Techniki Akademii Chińskiej Techniki Kosmicznej CAST poparła zamiar ujednolicenia sposobów ratowniczych. NASA i CNES studiują możliwość wykorzystania projektu amerykańskiego CERV (Crew Espace Return Vehicle).

● Satelita Gorizont nr 15, który został 1988-03-31 wyniesiony na orbitę rakietą nośną Proton ma indeks Stationar-4. Z orbity geostacjonarnej z pozycją 14°W przekazuje programy telewizyjne dla sieci Orbita, Moskwa oraz Interkosmos, a także utrzymuje łączność ze statkami i samolotami poprzez dodatkowe retranslatory.

● Satelita łącznościowy Mołnia-1, który wszedł na orbitę eliptyczną nad półkulą północną (apogeum 40 584 km) 1988-03-17 był kolejnym 73. Rakieta nośna Mołnia.

● Marynarka wojenna USA zamówiła wyposażenie radiowe pracujące na bardzo małych częstotliwościach (rozwój i produkcja). Informacja z połowy kwietnia 1988.

● Władze federalne lotnictwa cywilnego Szwajcarii przystąpiły do satelitarnego systemu ratowniczego Sarsat (współdziałającego z radzieckim Kospasem). Po raz pierwszy system Sarsat udzielił pomocy szwajcarskiemu pilotowi samolotu 1-silnikowego 1983-04-12. Informacja z połowy kwietnia 1988

● W końcu marca 1988 rozpoczęła pracę naziemna stacja odbiorcza systemu obrazowania teledetekcyjnego Spot — INPE w Cuiaba (Mato Grosso) pokrywając zasięgiem obszar: Brazylii, Urugwaju, Paragwaju, Boliwii, Peru, Gujany, części Argentyny, Chile, Kolumbii i Wenezueli. Archiwum zdjęć INPE znajduje się w Caucheira Paulista (Sao Paulo). Jest to 15. stacja Spot.

● Dla zbadania pasjonującej obecnie fizyków świata nowej teorii grawitacji, w ZSRR proponuje się eksperyment pomiarowy i porównawczy orbitalnych prędkości — Księżyca i satelity ziemskiego — umieszczonego na jego orbicie. Jest też pomysł wykorzystania satelity geostacjonarnego. Teoria ma też przeciwników. Informacja z 1988.

● W ośrodku NASA im. Langleya powstał automatyczny zespół urządzeń do rejestracji informacji satelitarnej na dyskach optycznych. Dwa dyski optyczne po 1 MB zastępują miesięcznie 40 kaset z taśmą magnetyczną, upraszczając przy tym przetwarzanie i przesyłanie informacji (dotąd ośrodek rozsyłał 520 kaset miesięcznie). Zwrot nakładów oczekiwany po 2,5 roku.

● Pierwsza w ZSRR aparatura do zdalnego sterowania radiowego różnych urządzeń powstała w 1922—1923. Umożliwiała zlecanie 13 czynności i dała początek radiotelemechanice radzieckiej, także lotniczej i astronautycznej. Jej twórcą był A. Szorin (1890—1941) z NRŁ (Niżegorodskaja Radiołaboratoria), ośrodka badawczego założonego przed 70 laty. W 1928 NRŁ został włączony w leningradzkie zrzeszenie przemysłu słaboprądowego.

● Pierwsze treningi załogi samolotu kosmicznego USA przed wznowieniem lotów rozpoczęły się 1988-03-30.

● Według danych ONZ z 1987 na orbitach wokółziemskich było ok. 7 000 obiektów satelitarnych wielkości większej od 0,2 m, 2 000 wielkości 0,1—0,2 m oraz 50 000 wielkości 0,01—0,1 m i miliony (miliardy) mniejszych.

● Ilcham Mamedow (33 lata) z Instytutu Matematyki i Mechaniki AN Azerbejdżanu ukończył szkołę średnią mając 15 lat; ukończył wyższe studia techniczne i opracował temat naukowy „Aspekty teorii równań parabolicznych", niezbędnych m.in. przy obliczeniach torów samolotów kosmicznych (19 lat); ukończył studia uniwersyteckie (20 lat); uzyskał tytuł doktora (21 lat) i został wykładowcą matematyki na wyższej uczelni technicznej; tytuł doktora habilitowanego uzyskał mając 27 lat. Laureat Nagrody Komsomołu w 1982.

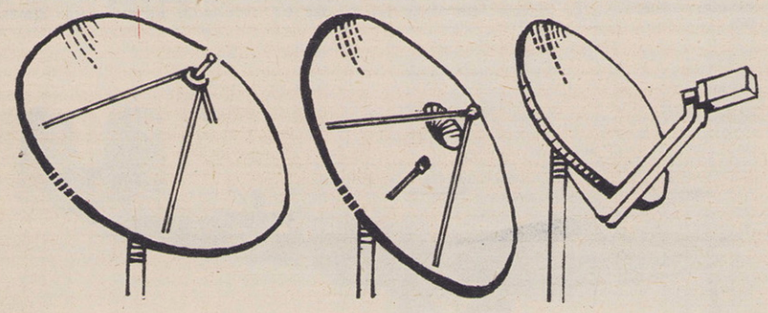
LUDZIE ASTRONAUTYKI

Gen.-lejtn. KERIM KERIMOW (71 lat; urodzony w Baku). Ujawniony w 1988, przewodniczący Komisji Państwowej ZSRR odbierający m.in. od lat w Bajkonurze raporty kosmonautów o gotowości do lotu. Inżynier artylerii, od 1943 pracował w zakładach Ministerstwa Obrony ZSRR, później w przemyśle. W 1965 mianowany przewodniczącym Komisji Państwowej. Jest m.in. laureatem nagród — leninowskiej i państwowych.

Z techniką rakietową związał się w okresie wojny 1941—1945, gdy zajmował się odbiorem pocisków do Katiusz. Pracując w ministerstwie przemysłu, brał udział w przygotowaniach do pierwszych lotów kosmicznych. Towarzyszył w Bajkonurze J. Gagarinowi. Przewodniczącym Komisji Państwowej został, gdy odbywały się przygotowania do startu Sojuzów. Wówczas podlegały mu przedsiębiorstwa wytwarzające ten sprzęt. Mianowany na stanowisko przewodniczącego Komisji Państwowej z polecenia S. Korolowa.

Żona Zara, nauczycielka chemii, zmarła w 1972. Ma 2 córki i 2 synów. Obecnie mieszka z rodziną córki.

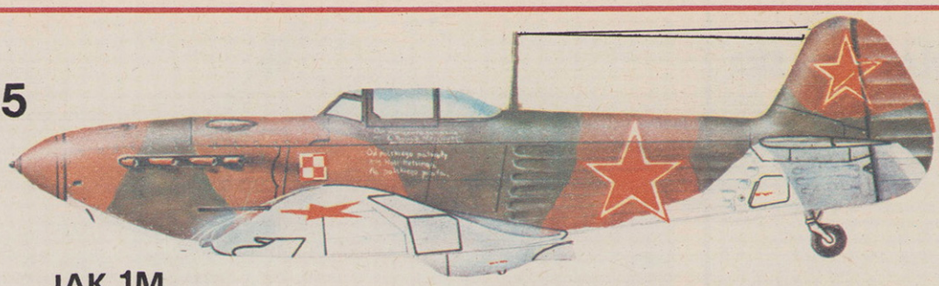
Mimo zajęć zawodowych stara się znaleźć trochę czasu na wypoczynek czynny — spacery i gimnastykę oraz lekturę, przede wszystkim literatury współczesnej i niektórych czasopism, a także literatury z zakresu radiotechniki. To jego hobby od dzieciństwa. Dziś zainteresowania te kontynuują wnuki, a starszy z nich jest już specjalistą w dziedzinie elektroniki. I to jest stałym tematem rozmów rodzinnych. **(B)**



ANTENY TELEWIZJI SATELITARNEJ

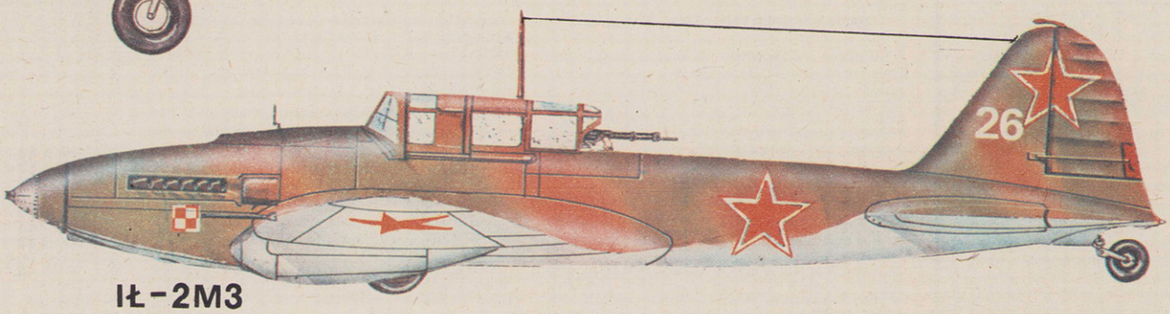
Typowe paraboliczne anteny telewizji satelitarnej, od lewej: najczęściej spotykana, wnękowa (typu Cassegrain), szczególnie przydatna dla małych średnic do ok. 1 m (typu Offset).

1943 1945 1988

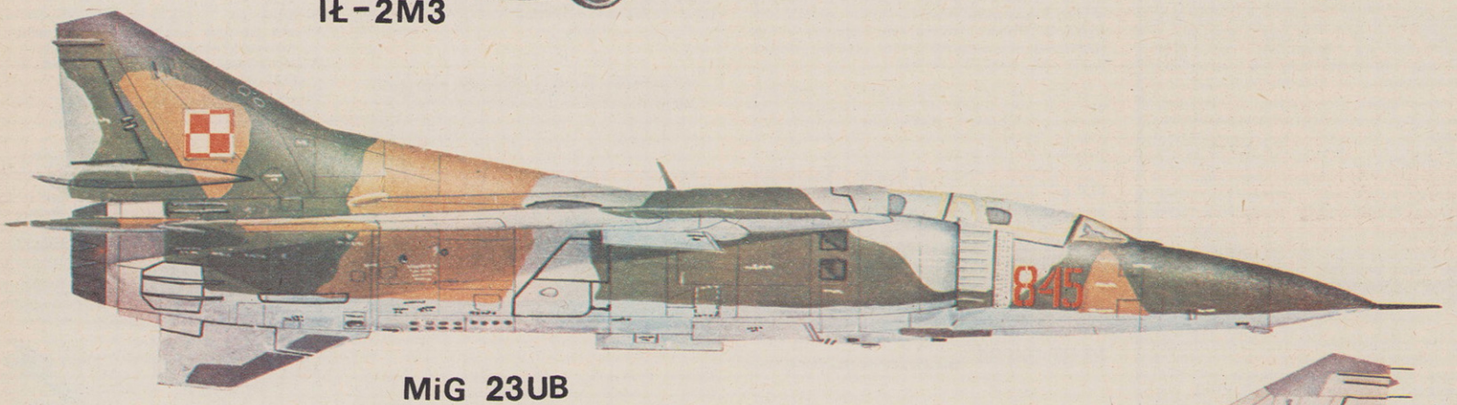


JAK 1M

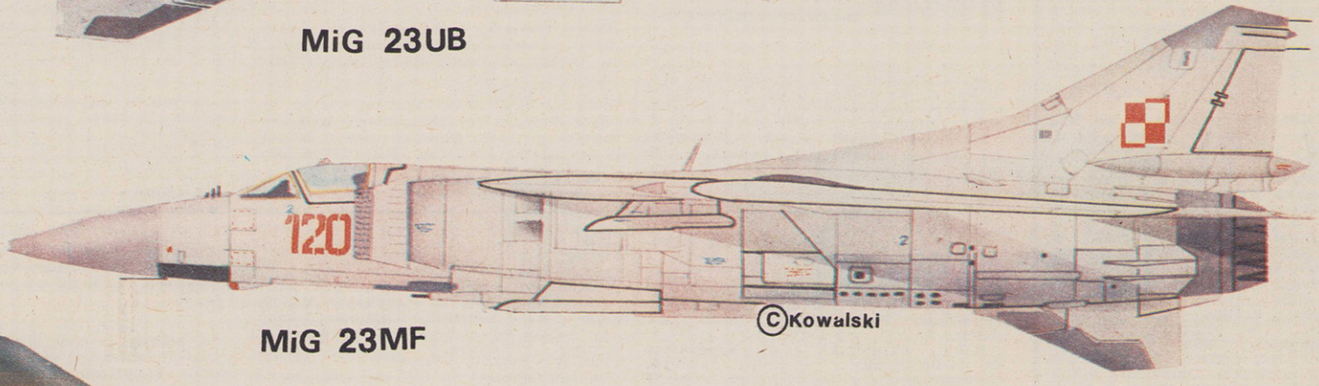
JAK 7W



IŁ-2M3

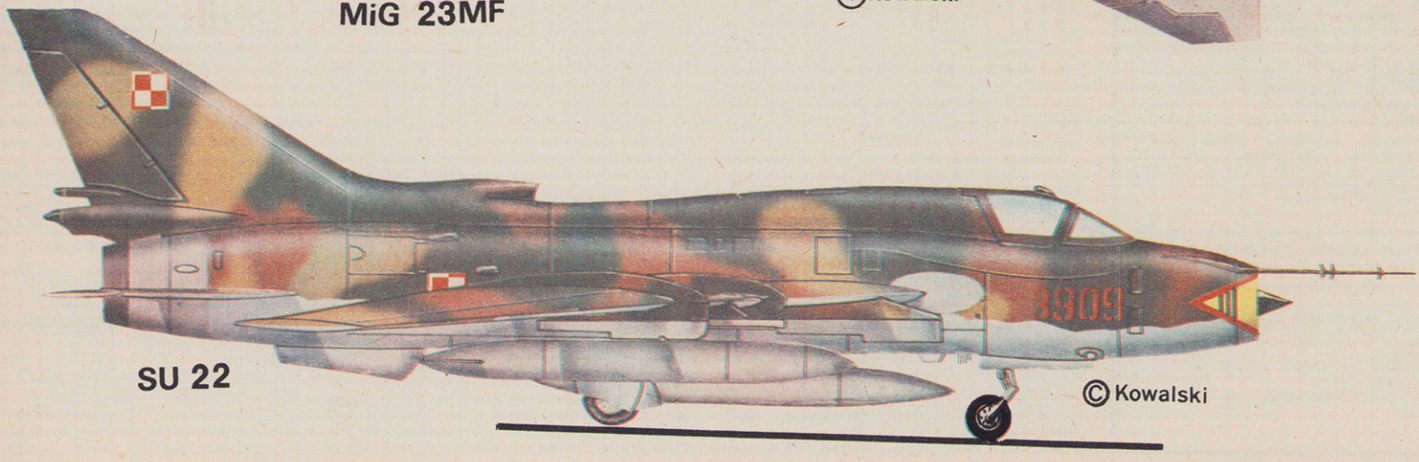


MiG 23UB



MiG 23MF

©Kowalski



SU 22

© Kowalski

rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**.

Stale współpracują: **Bolesław Gaczkowski** (Aerokluby), **Bernard Koszewski**.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje **Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.**

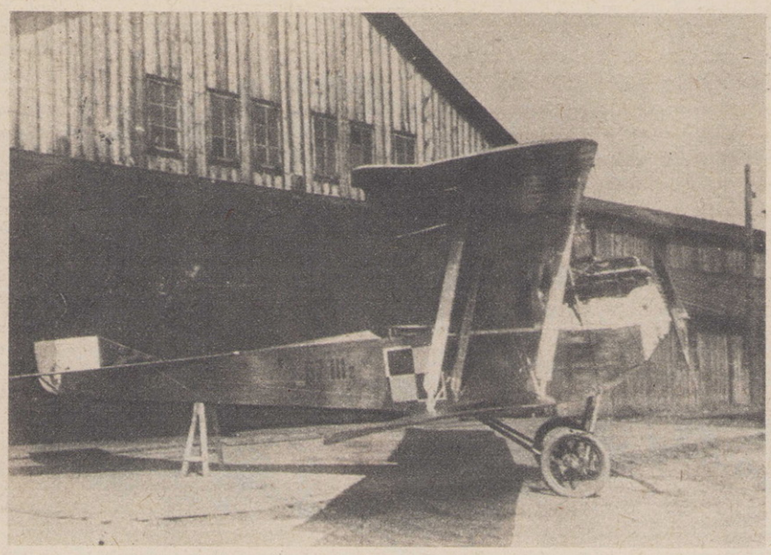
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1988-08-12.
Zam. 1704. U-6.
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY



Z LOTNICZEGO ALBUMU

BRANDENBURG ZE LWOWA

Samolot wojskowy Brandenburg, numer seryjny 67.III.2, przed halą Lwowskich Warsztatów Lotniczych. Jest to drugi egzemplarz z pierwszych dziesięciu samolotów, wyprodukowanych w Polsce niepodległej.

Zdjęcie ze zbiorów Jerzego B. Cynka z Londynu jest uzupełnieniem jego artykułu „Bracia Floriańscy" (SP, 30/1988). Przy okazji przepraszamy autora i czytelników za odwrócony rysunek samolotu braci Floriańskich, będący ilustracją do wspomnianego artykułu.

ZBIERAMY ZNACZKI

W roku bieżącym obchodzimy 70. rocznicę odzyskania niepodległości. Z tej okazji Poczta Polska zapowiedziała wydanie dwóch emisji znaczków pocztowych. Pierwsza nawiązywać będzie do historii Polski, natomiast druga — do przemian gospodarczych, jakie zachodziły w naszym kraju.

Jeden ze znaczków emisji gospodarczej o wartości 45 zł nawiązuje do 60-lecia Polskich Zakładów Lotniczych, które były producentem nowoczesnych samolotów. Znaczek przedstawia samolot Łoś oraz emblemat PZL. Wydrukowany jest techniką wielobarwnej rotograwiury na papierze kredowym o formacie 39,5 x 31,25 mm, w nakładzie 5 milionów. W dniu wprowadzenia znaczka do obiegu — 23 sierpnia br., a więc w Święto Lotnictwa — w sprzedaży będą również ozdobne koperty FDC, które opatrzone zostaną okolicznościowym stemplem pocztowym. Stempel stosowany będzie w Urzędzie Pocztowym Warszawa 1.

Projektantem znaczka, kasownika i ozdobnej koperty FDC jest artysta plastyk Andrzej Szczepaniak. **(WIECZ)**

KLUB ISKRA

A. A. Pogopic — ul. Czkałowa d. 16 a, 301815 g. Welgorod, ZSRR — chciałby nawiązać korespondencję na temat modeli samolotów.

Marek Sosnowski — ul. Spółdzielcza 8/3, 41-200 Sosnowiec — poszukuje nie sklejonych modeli samolotów P-38 Lighting lub De Havilland Mosquito, w skali 1:48. W zamian oferuje nie sklejony model Do-335 Arrow, w tej samej skali.

Rafał Cajdler — ul. Manifestu Lipcowego 32 b m. 6, 63-400 Ostrów Wlkp. — poszukuje lotniczych TBiU. W zamian oferuje MM 8/1986, „Barwa w lotnictwie polskim" (1—3), modele firmy Novo (1:72) oraz Tu-20 (NRD) i Aero C-3A (KP).

Robert Dominiak — ul. Kilińskiego 69, 34-410 Rabka — chciałby nawiązać korespondencję z modelarzami w kraju oraz ZSRR i CSRS na temat modeli w skalach 1:48, 1:50 i 1:72 firm zachodnich oraz czechosłowackich. Do wymiany ma numery „Skrzydlatej Polski", MM, M, książki modelarskie polskie i czechosłowackie.

Tomasz Rydzewski — ul. Runowska 48/2, 73-320 Węgorzyno, woj. szczecińskie — poszukuje modeli plastykowych samolotów i śmigłowców w różnych skalach enerdowskiej firmy VEB Plasticart i innych, m. in. Mi-6, Tu-134, DC-8, An-12, Mercure. W zamian oferuje książki przygodowe i inne. Może zapłacić. Chciałby korespondować z miłośnikami modeli plastykowych w ZSRR i NRD.

Grażyna Taraszkiewicz — ul. Grudziądzka 120/1, 51-165 Wrocław — poszukuje książek o II wojnie światowej, pamiętników, wspomnień — lotników, marynarzy, żołnierzy wojsk lądowych, partyzantów i więźniów obozów. W zamian oferuje „Skrzydlatą Polskę", MM, MK, „Morze", książki. Może zapłacić.

Mariusz Krawczyk — ul. PPR 4/7, 63-300 Pleszew, woj. kaliskie — poszukuje modeli samolotów w skali 1:72 z okresu II wojny światowej: MS-406, Spitfire V, Hurricane, Mosquito, P-51, P-47 i innych. W zamian oferuje modele w skali 1:72: MiG-15, 17, 19, 21, Il-10, Spitfire LF IXE (firmy KP); ponadto — L-39 Albatros (KP), Re-2000 Falco (Smér, 1:50) oraz farby Revell Matt 45, 48, 56, 67.

W. Mrożkiewicz — Pl. Wolności 23/2, 58-526 Świerzawa — poszukuje modeli: firmy Smér — F4U-1A, K-65; KP — Avia B.534, Ła-7, Ła-5NF; Novo — P-38, P-40, P-47, P-51, P-61, F-6F, F-8F, A-20A, B-17E, B-25D. W zamian oferuje TBiU nry 94, 108, 110, 112—114, 116, 117, książki „Samoloty myśliwskie Września 1939", „Godło i barwa w lotnictwie polskim 1939—1945", „Samoloty bombowe I wojny światowej", „Samoloty bombowe II wojny światowej", modele Jak-1, PZL-37, RWD-14, Jak-11.

Jacek Rybicki — ul. mjr. Hubala 4, 26-222 Niekłań — poszukuje kalkomanii i opakowań modeli firm zachodnich i Novoexport, L + K, TBiU, MK, PM, M i „Skrzydlatej Polski" a także mikroplanów okrętów. W zamian oferuje modele polskie, firm KP oraz Novo a także inne numery „Skrzydlatej Polski", MM, MK, M i Żółte tygrysy. Chciałby nawiązać korespondencję z kolegami z zagranicy o podobnych zainteresowaniach.

Mariusz Kmita — ul. 2 Sierpnia 10 m. 7, 35-101 Rzeszów — niniejszym przepraszam wszystkich, którzy z nim korespondowali i wymieniali modele za długą przerwę w kontaktach. Obecnie chciałby wznowić z nimi korespondencję i w pełni wywiązać się ze zobowiązań.

Red.: Z satysfakcją odnotowujemy głos Mariusza Kmity, pod adresem którego w ostatnim czasie było sporo pretensji ze strony czytelników. I chociaż nie pochwalamy zwlekania w korespondencji i wymianie, to jednak lepiej późno niż wcale.

QUIZ
KTO PIERWSZY?

1. Kiedy dokonano pierwszego lotu wolnego balonem gazowym?
2. Kto jako pierwszy okrążył sterowcem wieżę Eiffla?
3. Kiedy odbył się pierwszy przelot sterowcem nad biegunem północnym?
4. Kto dowodził sterowcem, który pierwszy obleciał dookoła świat?
5. Kto pierwszy przeleciał samolotem nad Morzem Śródziemnym?
6. Kto dokonał pierwszego przelotu samolotem nad Morzem Północnym?
7. Kiedy nastąpił pierwszy start samolotu z pokładu okrętu; jak nazywały się samolot i okręt; kto był pilotem?
8. Kiedy odbył się pierwszy lot łodzi latającej; jak nazywała się ta łódź?
9. Pierwszy samolot czterosilnikowy...
10. As myśliwski I wojny światowej, który jako pierwszy zestrzelił 50 samolotów przeciwnika...
11. Pierwsza kobieta-pilot, która pokonała Ocean Atlantycki...
12. Kto pierwszy zdobył Medal Lilienthala?
13. Pierwsi przelecieli Atlantyk w kierunku ze wschodu na zachód...
14. Jaki samolot przeleciał po raz pierwszy nad Mount Everest?
15. Pierwszy na świecie zdobywca złotej odznaki szybowcowej...
16. Jaka załoga i na jakim samolocie po raz pierwszy przeleciała Ocean Spokojny?
17. Pierwsza Polka, która zdobyła srebrną odznakę szybowcową...
18. Która z pilotek polskich pierwsza zdobyła złotą odznakę szybowcową?
19. Kiedy po raz pierwszy użyto bojowo szybowców transportowych?
20. Który z lotników polskich, otrzymał jako pierwszy w II wojnie światowej Złoty Krzyż Orderu Virtuti Militari IV klasy?
21. Jakie samoloty odrzutowe weszły jako pierwsze na uzbrojenie jednostek lotnictwa RAF w czasie II wojny światowej?
22. Pilot, który po raz pierwszy przekroczył barierę dźwięku...
23. Podczas jakiej wojny użyto bojowo po raz pierwszy samolotów pionowego startu i lądowania?
24. Pierwszy polski spadochron o czaszy prostokątnej...
25. Jak nazywał się balon, którym po raz pierwszy przeleciano Ocean Atlantycki; kto stanowił jego załogę?

JACEK WASZCZUK

Odpowiedzi należy nadsyłać do **10 września 1988** pod adresem redakcji — **00-373 Warszawa, ul. Nowy Świat 24/2.** Wśród autorów prawidłowych rozwiązań rozlosujemy atrakcyjne książki lotnicze.

OGŁOSZENIA DROBNE

Modele firm Airfix, Matchbox, Revell — skale 1:72, 1:32 — sprzedam. **W. Wawrzywów — 81-459 Gdynia, ul. Wiosny Ludów 45.**

(Ogł. nr 131)

Sprzedam nie sklejone modele samolotów. Koperta + znaczek. **Krzysztof Ćwikliński — 41-200 Sosnowiec, Al. Mireckiego 26b/7.**

(Ogł. nr 132)

Motolotnię — kupię. **M. Jankowski — 84-230 Rumia, ul. Krótka 4.**

(Ogł. nr 133)

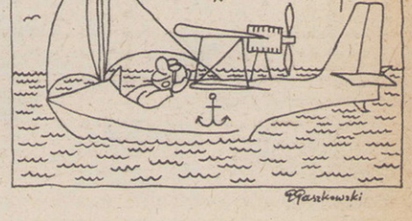
Sprzedam: „Mały Modelarz", „Plany modelarskie", TBiU. Znaczek. **Mariusz Musialski — 41-200 Sosnowiec, ul. Szara 11.**

(Ogł. nr 134)

Sprzedam modele samolotów plastykowych, katalogi. **Andrzej Szewczul — 15-170 Białystok, ul. Wybickiego 10.**

(Ogł. nr 135)

Rys. Piotr Paszkowski



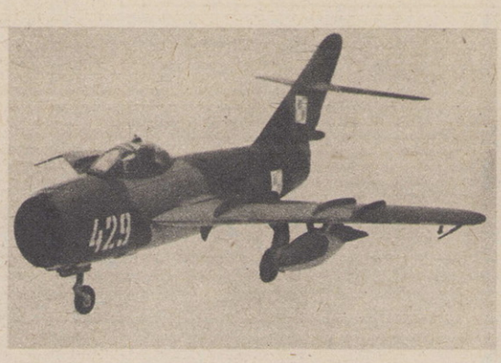
KLUB 1:72

SAMOLOTY LIM

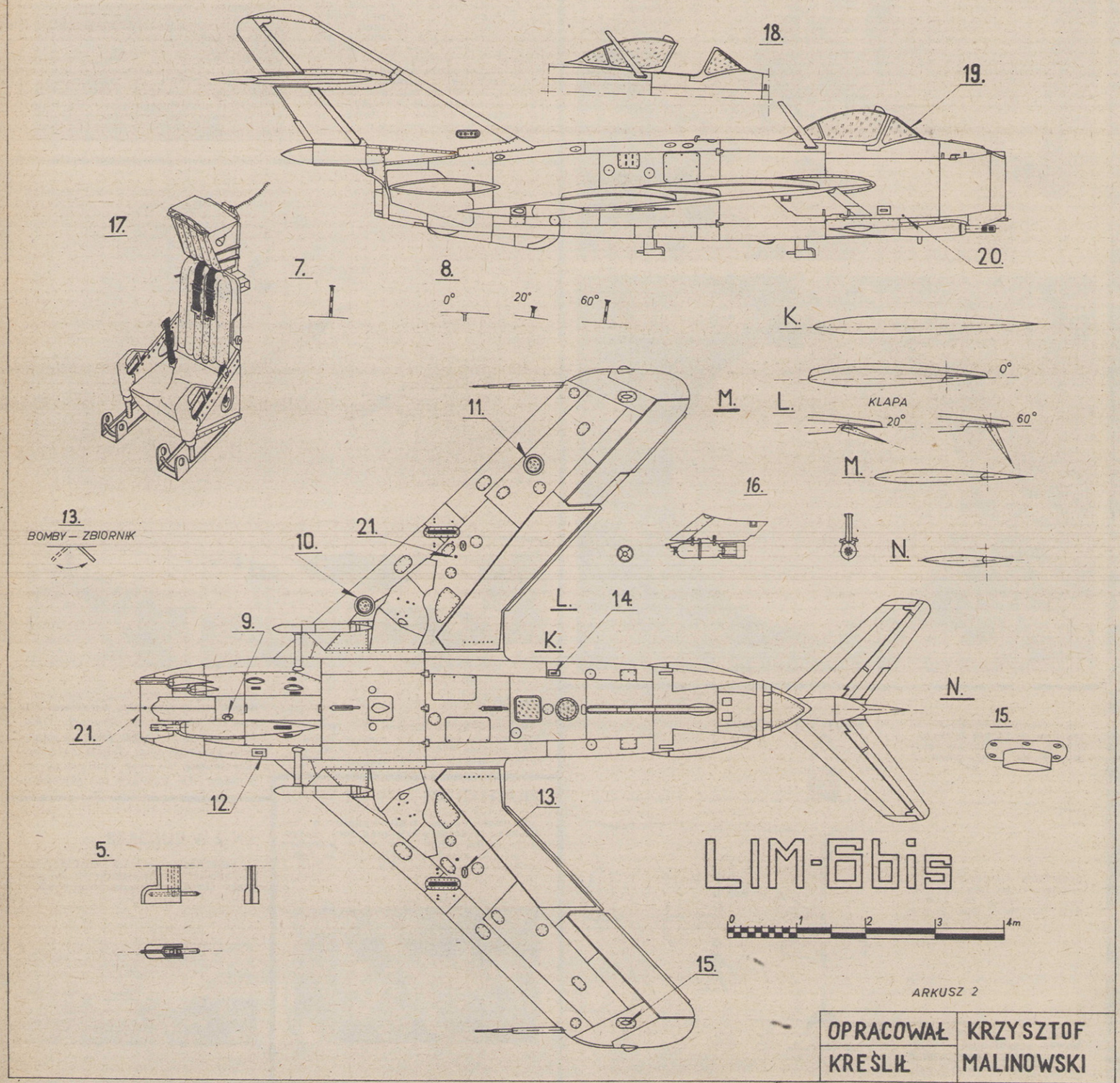
W Klubie 1:72 publikujemy drugi z pięciu arkuszy planów samolotu Lim-6bis, Lim-6R, Lim-5, Lim-5R i Lim-5P — w tym odcinku rysunki odmiany Lim-6bis i Lim-6R.

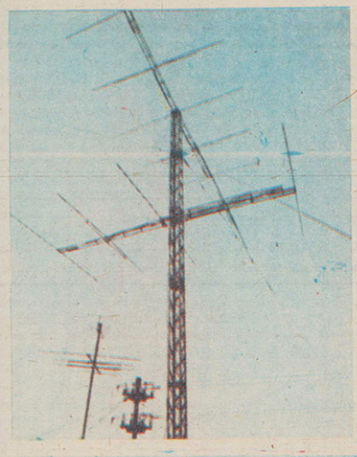
Oznaczenia liczbowe na wszystkich arkuszach odpowiadają następującym szczegółom konstrukcyjnym:
1 — mechaniczny wskaźnik położenia podwozia przedniego;
2 — wyrzutnia npr Mars-2 (podziałka 1:72);
3 — wyrzutnia npr Mars-2 (podziałka 1:24);
4 — okucie łączenia kadłuba;
5 — antena radiowysokościomierza w osłonie (Lim-5M, Lim-6 Lim-6bis, Lim-6R) montowana na kadłubie;
6 — zbiornik o poj. 400 l podwieszany na zamkach podskrzydłowych wszystkich wersji Lim-5;
7 — mechaniczny wskaźnik położenia podwozia głównego;
8 — mechaniczny wskaźnik położenia klap;
9 — antena urządzenia odpowiadającego;
10 — reflektor do lądowania (Lim-6bis, Lim-6R 5. i 6. serii);
11 — reflektor do lądowania (Lim-6bis 1., 2., 3. i 4. serii);
12 — pokrywa zasilania instalacji pneumatycznej;
13 — przełącznik bomby-zbiornik paliwa;
14 — pokrywa zasilania lotniskowego;
15 — zderzak na końcówce skrzydła;
16 — bomba ćwiczebna 50 kg;
17 — fotel pilota;
18 — otwarta kabina pilota;
19 — kolektor instalacji przeciwoblodzeniowej;
20 — otwór mechanizmu opuszczania lawety uzbrojenia;
21 — otwór na podnośnik;
22 — wewnętrzna strona klapy;
23 — hamulec aerodynamiczny — strona wewnętrzna i zewnętrzna;
24 — pojemnik na aparat fotograficzny AFA-39 (Lim-5R Lim-6R, Lim-6MR);
25 — antena radiowysokościomierza (Lim-5 Lim-5P, Lim-5R) montowana pod skrzydłami.

Tekst i rysunki: KRZYSZTOF MALINOWSKI



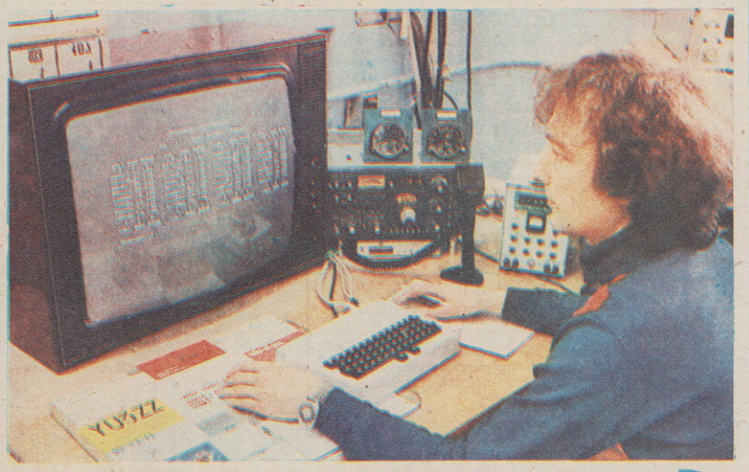
Lim-6 w podziałce 1:72 — konwersja zestawu MiG-17PF wytwórni KP. Model: Paweł Serwan. Zdjęcie: Marek Zgliński

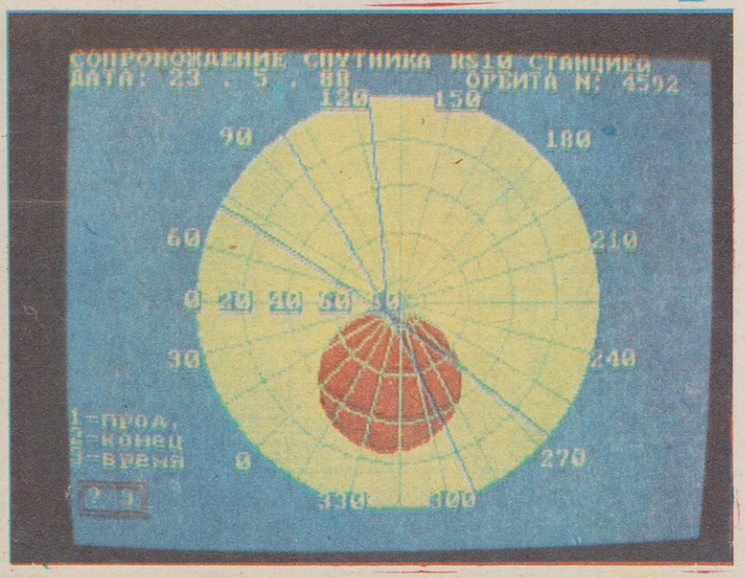


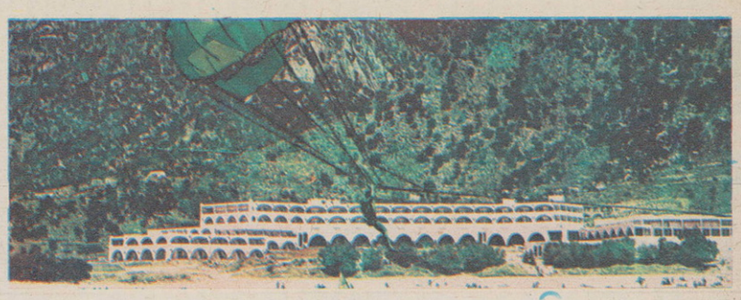


LABORATORIUM TECHNIKI KOSMICZNEJ

Fragmenty centralnego punktu odbiorczo-dyspozytorskiego naukowo-badawczego laboratorium techniki kosmicznej DOSAAF ZSRR. Tu powstały satelity amatorskie RS-10 i RS-11, czynne od roku. Na zdjęciach: anteny radiostacji RS-3A, rejestracja na amatorskim minikomputerze Radio-86RK danych przekazywanych przez robota pokładowego satelity oraz ekran monitora komputera wysokiej klasy służący do wyznaczania orbit i stref zasięgu radiowego ze sztucznych satelitów. Laboratorium znajduje się w Kałudze znanej z Muzeum — Domu K. Ciołkowskiego oraz Państwowego Muzeum Kosmonautyki ZSRR. Pracuje tu młodzież.





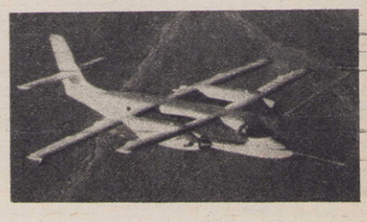


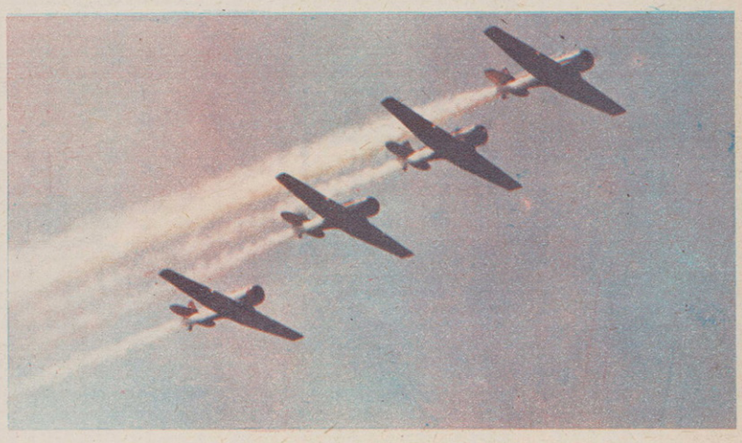
ATRAKCJA URLOPOWA

Atrakcją dla urlopowiczów na greckiej wyspie Kos jest możliwość uprawiania spadochronowych lotów holowanych za łodzią motorową. Oczywiście za dodatkową opłatą. A u nas? Przecież nie wszędzie jest zakaz kąpieli.

PRZYZWYCZAJAMY SIĘ DO DZIWNYCH SAMOLOTÓW

Nowy doświadczalny dwupłatowy samolot transportowy AT-3. Jest to szczególny dwupłatowiec konstrukcji B. Rutana z USA, znanego ze swych kaczek, w tym rekordowego Voyagera. Pojawia się nawet potoczna nazwa: dwupłatowiec poziomy. Samolot kompozytowy z 2 silnikami turbośmigłowymi powstał w wyniku pracy 4 inżynierów oraz 10 robotników i został już oblatany. Skrót AT oznacza transportowiec taktyczny nowej technologii. Samolot o masie własnej — 5 400 kg ma mieć zasięg — 7 600 km, obsługując lotniska o pasach długości 300 m. W odmianie pasażerskiej będzie przewoził 14 osób i załogę.



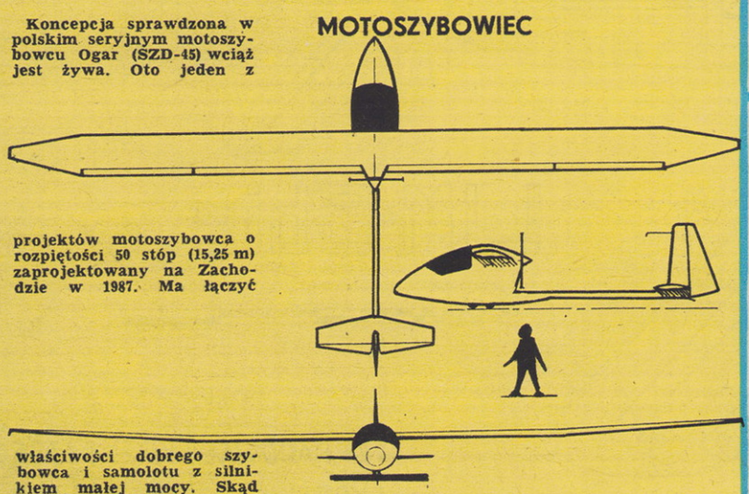


POKAZY

Na lotnisku w Barton (W. Brytania) odbyły się w 1988 pokazy lotnicze, podczas których zaprezentowano m.in. samoloty DH-84 Dragon, P-40E Kittyhawk, B-17G Flying Fortress i współczesne samoloty wojskowe F-16 Falcon, BAe Hawk, Tornado GR-1. Na imprezie wystąpił pilot na samolocie akrobacyjnym Jak-50, reklamujący wódkę Vladivar oraz zespół samolotów NA Harward (na zdjęciach).

MOTOSZYBOWIEC

Koncepcja sprawdzona w polskim seryjnym motoszybowcu Ogar (SZD-45) wciąż jest żywa. Oto jeden z projektów motoszybowca o rozpiętości 50 stóp (15,25 m) zaprojektowany na Zachodzie w 1987. Ma łączyć właściwości dobrego szybowca i samolotu z silnikiem małej mocy. Skąd my to znamy?



FILATELISTOM

Znaczek Poczty NRD wydany w 1988 z okazji 10-lecia pierwszego lotu załogowego ZSRR—NRD. Tym razem pokazano i opisano: zespół orbitalny Mir (z 2 modułami oraz 2 Sojuzy-TM.

AN-2 W BUŁGARII

Aeroklubowy samolot An-2 produkcji polskiej użytkowany w Bułgarii przez skoczków spadochronowych.

Zdjęcia i rysunki: H. Kucharski L. Olszewski, „Krasnaja Zwiezda", „Radio", „Volo a Vela", archiwum.